



# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

## ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ  
ΤΗ 10 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1981

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΑΚΟΥ  
209

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 797

Περί έγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογήν Κανονισμού «περί ασφαλείας των δυναμικώς υποστηριζομένων σκαφών».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντες υπ' όψει :

1. Τα άρθρα 32 παρ. 2, 33 παρ. 1, 34 παρ. 3, 36 παρ. 2 και 41 παράγρ. 2 του κυρωθέντος δια τοῦ υπ' αριθ. 187/1973 Ν. Διατάγματος «Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου».
2. Την από 16.10.1980 γνωμοδότησιν του Συμβουλίου Έμπορικου Ναυτικού.
3. Την υπ' αριθ. 1308/10.12.1980 γνωμοδότησιν του Συμβουλίου της Έπικρατείας.

Προτάσει του επί της Έμπορικῆς Ναυτιλίας Υπουργοῦ ἀπεφασίσαμεν :

Άρθρον Πρώτον.

Έγκρίνεται και τίθεται εις εφαρμογήν Κανονισμός «περί ασφαλείας των δυναμικώς υποστηριζομένων σκαφών» έχων οὕτως.

### ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

«Περί ασφαλείας των δυναμικώς υποστηριζομένων σκαφών».

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α' ΓΕΝΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρον 1.

Όρισμοί.

Κατά την εφαρμογήν του παρόντος Κανονισμού νοεῖται :

α) Δυναμικώς υποστηριζόμενον σκάφος :

Τὸ σκάφος τὸ ὁποῖον κινεῖται ὑπὲρ ἢ ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τοῦ ὕδατος και τὸ ὁποῖον ἔχει χαρακτηριστικά διάφορα ἀπὸ τὰ τοιαῦτα τῶν συμβατικῶν πλοίων ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐφαρμόζονται αἱ ὑφιστάμεναι ἐν ἰσχύϊ Διεθνεῖς Συμβάσεις εἰδικώτερον δὲ ἡ Διεθνὴς Σύμβασις περὶ ασφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ και ἡ τοιαύτη περὶ γραμμῶν φορτώσεως, ὥστε νὰ ἀπαιτῆται ἡ λήψις ἐναλλακτικῶν μέτρων πρὸς ἐπίτευξιν ἰσοδυνάμων ἐπιπέδων ασφαλείας. Ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς ἀνωτέρω γενικότητος, δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς δυναμικῶς υποστηριζόμενον σκάφος, τὸ σκάφος τὸ ὁποῖον συγκεντρώνει ἐν ἐκ τῶν ἀκολουθῶν χαρακτηριστικῶν :

(1) Τὸ βάρος του ἢ σημαντικὸν τμήμα αὐτοῦ ἐξουδετεροῦται τῇ ἐπιδράσει ἀντιρρόπων μὴ ὑδροστατικῶν δυνάμεων ἀναπτυσσομένων ὑφ' ὠρισμένης συνθήκας λειτουργίας.

(2) Τὸ σκάφος εἶναι ἱκανὸν νὰ λειτουργῇ εἰς ταχύτητα τοιαύτας ὥστε ὁ ὅρος  $V/\sqrt{gL}$  νὰ εἶναι ἴσος ἢ μεγαλύτερος τοῦ 0,9 ὅπου :

$V$  = ἡ μέγιστη ταχύτης

$L$  = τὸ μήκος ἐπὶ τῆς ἰσάλου και

$g$  = ἡ ὀφειλομένη εἰς τὴν βαρύτητα ἐπιτάχυνσις.

Τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα ἐκφράζονται εἰς μονάδας τοῦ αὐτοῦ συστήματος.

(β) Ἀερόστρωμνον ὄχημα :  
(Air cushion vehicle)

Σκάφος τοιοῦτον ὥστε τὸ σύνολον ἢ σημαντικὸν μέρος τοῦ βάρους του νὰ δύναται νὰ υποστηρίζεται εἴτε ἐν ἀκινήσει εἴτε ἐν κινήσει ὑπὸ συνεχῶς παραγομένης στρωμνῆς ἀέρος τῆς ὁποίας ἡ ἀποδοτικότης ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὴν ἀπόστασιν ἐκ τῆς ἐπιφανείας ὑπεράνω τῆς ὁποίας λειτουργεῖ τὸ σκάφος.

(γ) Ὑδροπτερυγον πλοῖον :  
(Hydrofoil boat)

Σκάφος τὸ ὁποῖον ὑπὸ ὠρισμένης συνθήκας λειτουργίας ἀνυψοῦται σχεδὸν καθ' ὁλοκληρίαν ὑπὲρ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης ὑπὸ ὑδροδυναμικῶν δυνάμεων ἀναπτυσσομένων ἐπὶ πτερυγίων.

- (δ) Σκάφος μετά πλευρικών : 'Αερόστρωμνον ὄχημα τοῦ ὁποῖου τὰ τοιχώματα ἐκτεινόμενα κατὰ μήκος τῶν τοιχωμάτων (side wall craft) πλευρῶν του εἶναι μονίμως βυθισμένοι ἰσχυραὶ κατασκευαί.
- (ε) Ἀφορτον ἐκτόπισμα : Τὸ ἐκτόπισμα τοῦ σκάφους ἀνευ φορτίου, καυσίμου, λιπαντικοῦ ἐλαίου, ἔρματος, γλυκέος καὶ τροφοδοτικῆς ὕδατος εἰς τὰς δεξαμενάς, ἀναλωσίμων ἐφοδίων, ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος καὶ τῶν ἀποσκευῶν αὐτῶν.
- (στ) Μέγιστον βάρος λειτουργίας : Τὸ μέγιστον βάρος μέχρι τοῦ ὁποῖου ἐπιτρέπεται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἡ λειτουργία εἰς τὴν προβλεπομένην κατάστασιν.
- (ζ) Δυσμενέσταται προβλεπόμεναι συνθήκαι : Αἱ καθορισμέναι συνθήκαι περιβάλλοντος, ὑπὸ τὰς ὁποίας προβλέπεται ἡ λειτουργία τοῦ σκάφους βάσει τῶν σχετικῶν Πιστοποιητικῶν του. Εἰς τὰς συνθήκας αὐτάς θὰ ἠδύναντο νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν οἱ ἐνδεικτικῶς σημειούμενοι παράγοντες, ὡς δυσμενέσταται συνθήκαι ἐντάσεως ἀνέμου, ἐπιτρεπόμενον ὕψος κυμάτων (περιλαμβανόμενων δυσμενῶν συνδυασμῶν μήκους καὶ διευθύνσεις τῶν κυμάτων), ἐλάχιστοι θερμοκρασίαι ἀέρος, ὁρατότης καὶ βάθος ὕδατος δι' ἀσφαλῆ λειτουργίαν, ὡς καὶ οἷοσδήποτε ἄλλος παράγων ἤθελε κριθῇ ἀναγκαῖος ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, ἀναλόγως πρὸς τὸν τύπον τοῦ σκάφους ἐν σχέσει μετὰ τὴν περιοχὴν λειτουργίας.
- (η) Κρίσιμοι συνθήκαι σχεδιάσεως : Αἱ καθορισμέναι ὁριακαὶ συνθήκαι αἱ ὁποῖαι ἐπελέγησαν διὰ λόγους σχεδιάσεως καὶ αἱ ὁποῖαι πρέπει νὰ εἶναι αὐστηρότεραι ἀπὸ τὰς δυσμενεστάτας προβλεπομένας συνθήκας, μέχρις ἐνὸς καταλλήλου ὁρίου ἀποδεκτοῦ ὑπὸ τῆς ἀρχῆς.
- (θ) Κυβερνήτης : Ὁ ἐντεταλμένος ἢ πράγματι ἀσκῶν τὴν διακυβέρνησιν τοῦ σκάφους.
- (ι) Πλήρωμα : Τὸ σύνολον τῶν προσώπων τῶν ναυτολογημένων ἐπὶ τοῦ σκάφους ἢ ὅπωςδήποτε χρησιμοποιοιμένων ὑπὸ οἰανδήποτε ἰδιότητα ἐπὶ τοῦ πλοίου, διὰ τὰς ἀνάγκας αὐτοῦ, ἐκτὸς τοῦ Κυβερνήτου.
- (ια) Ἐπιβάτης : Πᾶν πρόσωπον ἐπιβαίνειν τοῦ πλοίου ἐκτός :
- α) Τοῦ Κυβερνήτου καὶ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, καὶ
- β) τῶν κάτω τοῦ ἐνὸς ἔτους παιδῶν.
- (ιβ) Ἐπιβαίνοντες : Ὁ Κυβερνήτης, τὸ πλήρωμα καὶ οἱ ἐπιβάται.
- (ιγ) Διεθνὴς πλοῦς : Ὁ πλοῦς ἀπὸ τινος Ἑλληνικοῦ λιμένος εἰς τινὰ λιμένα τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ ἀντιστρόφως, ὡς καὶ ὁ πλοῦς μεταξὺ λιμένων τῆς ἀλλοδαπῆς.
- (ιδ) Ε.Ε.Π. : Ἡ ἐν Πειραιεὶ ἐδρεύουσα Ἐπιθεώρηση Ἐμπορικῶν Πλοίων.
- (ιε) Νηογνώμων : Ὁ ἐξουσιοδοτημένος Νηογνώμων κατὰ τὰς ἐκάστοτε ἐν ἰσχύει διατάξεις ἐξουσιοδοτήσεως Νηογνώμων.
- (ιστ) Λιμὴν (ἐκκινήσεως) : Λιμὴν διαθέτων :
- (α) καταλλήλους εὐκολίας διὰ τὴν παροχὴν συνεχοῦς ραδιοεπικοινωνίας μετὰ τὸ σκάφος, καθ' οἷονδήποτε χρόνον τοῦτο εὐρίσκεται εἰς λιμένας ἢ ἐν πλῶ, ἐὰν ἀπαιτεῖται τοῦτο,
- (β) Ὅσακις ἀπαιτεῖται διὰ τὸ σκάφος λίαν ὑψηλὴ συχνότης :
- ι) καταλλήλους εὐκολίας διὰ ραδιοεπικοινωνία λίαν ὑψηλῶν συχνοτήτων (VHF) μετὰ τὸ σκάφος καθ' οἷονδήποτε χρόνον εὐρίσκεται πλησίον τοῦ λιμένος, καὶ
- ιι) δυνατότητα ἐπικοινωνίας τοῦ σκάφους μετὰ ραδιοεπικοινωνιακὰς εὐκολίας, καθ' οἷονδήποτε χρόνον τοῦτο λειτουργεῖ (πέραν) ἐκτὸς τῆς ἀκτίνος τῶν εὐκολιῶν VHF περὶ ὧν τὸ ἐδάφιον (β) (ι) τῆς παρούσης παραγράφου.
- (γ) Μέσα διὰ τὴν λήψιν καταλλήλου μετεωρολογικοῦ δελτίου διὰ τὴν ἀντίστοιχον περιοχὴν καὶ τὴν κατάλληλον μετάδοσίν του εἰς ὅλα τὰ ἐν λειτουργίᾳ σκάφη.
- (ιζ) Τόπος καταφυγῆς : Οἷαδήποτε φυσικῶς ἢ τεχνητῶς προστατευμένη περιοχὴ ἢ ὁποῖα δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς καταφύγιον ὑπὸ σκάφους τὸ ὁποῖον δύναται νὰ θεωρηθῇ ὅτι εἶναι ἐν κινδύνῳ. Δέον νὰ διατίθενται κατάλληλαι εὐκολίαι ἐπικοινωνιῶν καὶ μεταφορῶν.

## Ἄρθρον 2.

## Ἐφαρμογὴ.

Ὁ παρὼν Κανονισμὸς ἐφαρμόζεται ἐπὶ τῶν δυναμικῶς ὑποστηριζομένων σκαφῶν τὰ ὁποῖα :

α) Κατασκευάζονται εἰς Ἑλλάδα καὶ προορίζονται διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν ἢ ἐπιβατῶν καὶ ὀχημάτων.

β) Ἀνεξαρτήτως χώρας κατασκευῆς των προορίζονται διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν ἢ ἐπιβατῶν καὶ ὀχημάτων ἢ περιήγησιν ἐπιβατῶν μεταξὺ Ἑλληνικῶν λιμένων ἢ καὶ λιμένων τῆς ἀλλοδαπῆς.

Διὰ σκάφη μεταφέροντα ἐπιβάτας καὶ ὀχήματα δύναται ἡ Ε.Ε.Π. νὰ ἀπαιτήσῃ τὴν συμμόρφωσιν αὐτῶν καὶ πρὸς ἀπαιτήσεις προβλεπόμενας ὑπὸ ἄλλων τινῶν διατάξεων, ἐν ἰσχύϊ σχετικῶν Κανονισμῶν, τὰς ὁποίας ἤθελε κρίνει ἀναγκαίας.

## Ἄρθρον 3.

Δυναμικῶς ὑποστηριζόμενα σκάφη ὑπὸ ξένας σημαίας.

1. Δυναμικῶς ὑποστηριζόμενα σκάφη ὑπὸ ξένας σημαίας, παραλαμβάνοντα ἐπιβάτας ἐξ Ἑλληνικῶν λιμένων, δεόν νὰ

εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 21 παράγρ. 1 Πιστοποιητικῶν.

2. Τὰ σκάφη ταῦτα ὑπόκεινται εἰς ἔλεγχον ἐκ μέρους τῆς Ε.Ε.Π. πρὸς διαπίστωσιν ὅτι αἱ ἐνδείξεις τῶν Πιστοποιητικῶν των ἀνταποκρίνονται πρὸς τὴν πραγματικὴν κατάστασιν τοῦ σκάφους καὶ τοῦ ἐξοπλισμοῦ καὶ εἰς ἔλεγχον ἐκ μέρους τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν πρὸς τήρησιν τῶν περιορισμῶν λειτουργίας των.

3. Ἐπιπροσθέτως τῶν ἀνωτέρω ἡ Ε.Ε.Π. ἐλέγχει ὅτι τὸ ἐπίπεδον ἀσφαλείας καὶ ἐνδιατιθήσεως τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν, δὲν εἶναι κατώτερον τοῦ ἀπαιτουμένου δι' Ἑλληνικά σκάφη ἀντιστοίχου κατηγορίας.

## Ἄρθρον 4.

Δυναμικῶς ὑποστηριζόμενα σκάφη κατασκευασθέντα εἰς ἀλλοδαπὴν.

1. Δυναμικῶς ὑποστηριζόμενα σκάφη κατασκευασθέντα εἰς ἀλλοδαπὴν καὶ προοριζόμενα νὰ λειτουργήσουν εἰς Ἑλλάδα κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 ἐδάφ. β' τὰ ὁποῖα θὰ ἐγγραφοῦν εἰς τὰ Ἑλληνικά νηολόγια μετὰ ἐξάμηνον ἀπὸ

τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἀναγνωρίζονται ὡς Ἑλληνικά μόνον ἐφ' ὅσον πληροῦν τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ τούτου ἢ τὰς τοιαύτας τοῦ «Κώδικος ἀσφαλείας δυναμικῶς ὑποστηριζομένων σκαφῶν» τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὁργανισμοῦ.

2. Ἡ συμμόρφωσις πρὸς τὰς ἀνωτέρω διατάξεις ἀποδεικνύεται κατόπιν ἐλέγχου ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. :

(α) Τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 22 παρ. 4 Πιστοποιητικῶν καὶ λοιπῶν στοιχείων, καὶ

(β) Τοῦ σκάφους καὶ τοῦ ἐξοπλισμοῦ αὐτοῦ δι' ἐπιτοπίου ἐπιθεωρήσεως, πρὸς διαπίστωσιν ὅτι πληροῦνται αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

3. Δυναμικῶς ὑποστηριζόμενα σκάφη κατασκευασθέντα εἰς ἄλλοδαπὴν καὶ προοριζόμενα νὰ λειτουργήσουν ἢ λειτουργοῦντα ἤδη εἰς Ἑλλάδα κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 ἐδάφ. β', τὰ ὁποῖα θὰ ἐγγραφοῦν ἐντὸς ἐξαμήνου ἢ εἶναι ἤδη ἐγγεγραμμένα εἰς τὰ Ἑλληνικά νηολόγια δέον ὅπως :

(α) Ἀναγνωρισθῶν ὡς Ἑλληνικά (ἐπιβατηγὰ) δυναμικῶς ὑποστηριζόμενα σκάφη κατὰ τὰς διατάξεις τῶν παράγρ. 1, 2 καὶ 4 τοῦ ἄρθρου 22, ἐφ' ὅσον δὲν ἔχουν ἀναγνωρισθῇ μὲ τὸ προἰσχύον καθεστῶς ὡς Ἑλληνικά ἐπιβατηγὰ.

(β) Ἐφοδιασθῶν διὰ τοῦ προβλεπομένου ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 21 παρ. 1 ἐδάφ. α' προβλεπομένου Πιστοποιητικοῦ ἀναλόγως τῶν πλῶν τούς ὁποίους θὰ ἐκτελοῦν.

(γ) Ὑποστοῦν γενικὴν ἐπιθεώρησιν ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Β.Δ. 680/1969 καὶ ὅσας ἐκ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος κρίνει ἡ Ε.Ε.Π. ὡς ἀναγκαῖας, καὶ πρακτικῶς δυνατάς.

4. Ἐπὶ τῶν ἀναφερομένων εἰς παρ. 3 τοῦ παρόντος ἄρθρου σκαφῶν ἐφαρμόζονται ὑποχρεωτικῶς αἱ διατάξεις τῶν Κεφαλαίων Α, Β καὶ Γ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

5. Ὁ ἐγκεκριμένος ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας Ἀρχῆς τῆς χώρας κατασκευῆς ἀνώτατος ἀριθμὸς ἐπιβατῶν δύναται νὰ μειωθῇ ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π., ἐφ' ὅσον κατὰ τὴν κρίσιν τῆς συντρέχοντος λόγοι ἀσφαλείας ἢ ἀνέσεων.

Ἄρθρον 5.

Ἐκτέλεσις πλῶν.

1. Ἡ ἐκτέλεσις πλῶν, εἰς δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος, ἐπιτρέπεται μόνον εἰς περιοχὰς εἰς τὰς ὁποίας δύναται τοῦτο νὰ λειτουργῇ ἀσφαλῶς συμφώνως πρὸς τὰς ἐνδείξεις τῶν πιστοποιητικῶν καὶ ἐγκεκριμένων ἐγχειριδίων του καὶ κατόπιν διενεργείας τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ Κεφαλαίου Γ' τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ κατὰ περίπτωσιν ἐπιθεωρήσεων.

2. Πᾶν δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος δέον νὰ λειτουργῇ πάντοτε ἐντὸς τῶν ὁρίων τὰ ὁποῖα καθορίζονται ὑπὸ τῶν πιστοποιητικῶν καὶ ἐγκεκριμένων ἐγχειριδίων του καὶ οὐδέποτε πέραν τῶν δυσμενεστάτων προβλεπομένων συνθηκῶν.

3. Ἐπιπροσθέτως τῶν ἐν παράγρ. 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου, ἀπαιτήσεων, ἡ ἐκτέλεσις πλῶν εἰς Ἑλληνικὸν δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος ἐπιτρέπεται ἐφ' ὅσον τὸ σκάφος εἶναι ἐντεταγμένον εἰς κλάσιν Νηογνώμονος.

4. Ὅσας καθορίζονται περιορισμοὶ ὡς πρὸς τὰς περιοχὰς καὶ τὰς καιρικὰς συνθήκας ἐκτελέσεως πλῶν, περὶ τῶν ἐπικρατουσῶν, εἰς ἐκάστην περιοχὴν πλῶν, καιρικῶν συνθηκῶν ἢτοι ἔντασις καὶ φορὰ ἀνέμων, ὕψος κυμάτων καὶ λοιπῶν στοιχείων πού συνθέτουν τοὺς τιθέμενους περιορισμούς, πέραν τῶν ὁποίων θὰ ἀναστέλλεται ἡ ἐκτέλεσις πλῶν, ἀποφαίνεται ἡ Ἐπιτροπὴ τοῦ ἄρθρου 74 τοῦ Π.Δ. 95/1977.

5. Διὰ πλοῖα ἔχοντα τὸν περιορισμὸν ἐκτελέσεως πλῶν «κατὰ τὴν διάρκεια τοῦ φωτὸς τῆς ἡμέρας» εἶναι δυνατὴ μετὰ τὴν ἐπέλευση τοῦ σκότους :

α) Ἡ ἐκτέλεση ἐκτάκτως τμήματος πλοῦ, διὰ τὸν τελευταῖο λιμένα δρομολογίου του, πρὸς τὸν σκοπὸ ὁλοκληρώσεως τούτου, ὑπὸ συμβατικὸ ἐκτόπισμα.

β) Ἡ ἐκτέλεσις βραχείας διαρκείας πλοῦ, κατόπιν ἐντολῆς τῆς Ἀρχῆς λόγῳ ἀνωτέρας βίας ἢ ἐκτάκτου ἀνάγκης, ὑπὸ

προϋποθέσεις καὶ περιορισμοὺς πού ὁ Πλοίαρχος κρίνει ἀναγκαίους γιὰ τὴν ἀσφαλὴν ἐκτέλεσιν τούτου.

Ἄρθρον 6.

Ἀπαγόρευσις ἀπόπλου.

1. Ὁ ἀπόπλους δυναμικῶς ὑποστηριζόμενου σκάφους ὑπὸ Ἑλληνικὴν ἢ ξέναν σημαίαν ἀπαγορεύεται ἐφ' ὅσον ἡ πραγματικὴ κατάστασις τοῦ σκάφους ἢ τοῦ ἐξοπλισμοῦ του παύει νὰ ἀνταποκρίνεται εἰς τὴν περιγραφομένην εἰς Πιστοποιητικὰ καὶ ἐγκεκριμένα ἐγχειρίδια.

2. Ὁ ἀπόπλους ἀναστέλλεται ὡς αἰς αἱ ἐπικρατοῦσαι ἢ προβλεπόμεναι νὰ ἐπικρατήσουν καιρικαὶ συνθήκαι εἰς τὴν περιοχὴν πλοῦ, ὑπερβαίνουν τὰς δυσμενεστάτας προβλεπομένας συνθήκας.

Ἄρθρον 7.

Ἰσοδύναμα.

Ὅπου ὁ παρὼν Κανονισμὸς προβλέπει ὅτι εἰδικὸν τι ἐξάρτημα ἢ ὕλικὸν ἢ συσκευαί ἢ ἀνάλογος τύπος αὐτῶν δέον νὰ φέρεται ἐπὶ τοῦ σκάφους, ἢ ὅτι δέον νὰ ἐφαρμόζεται εἰδικὴ τις διάταξις, δύναται ἡ Ε.Ε.Π. νὰ ἐπιτρέψῃ ἀντὶ αὐτῶν ἕτερον ἐφ' ὅσον πεισθῇ ὅτι τοῦτο παρέχει ἰσοδύναμον ἀσφάλειαν.

Ἄρθρον 8.

Ἐγκρίσις ὑλικῶν.

1. Ἀπαντα τὰ ὑλικά καὶ μέσα κατασκευῆς καὶ ἐξοπλισμοῦ διὰ τῶν ὁποίων κατασκευάζεται καὶ ἐφοδιάζεται δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος, δέον νὰ εἶναι ἐγκεκριμένα ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π.

2. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ δέχεται ὑλικά καὶ μέσα κατασκευῆς καὶ ἐξοπλισμοῦ ἐγκεκριμένα ὑπὸ ἀρμοδίας Ἀρχῆς ἐτέρας χώρας ἢ ὑπὸ ἀνεγνωρισμένου καὶ ἐξουσιοδοτημένου Νηογνώμονος.

Ἄρθρον 9.

Ἐξαιρέσεις καὶ προθεσμίαι.

1. Ἐὰν ἡ Ε.Ε.Π. κρίνῃ ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ διατάξεως τινὸς τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καθίσταται πρακτικῶς ἀδύνατος ἢ μὴ ἀναγκαῖα καὶ λογικὴ, δύναται νὰ ἐξαίρῃ συγκεκριμένον δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος ἐκ τῆς ὑποχρέσεως συμμορφώσεώς του πρὸς τὴν διάταξιν ταύτην, ἐφ' ὅσον πεισθῇ ὅτι ἡ ἐξαιρέσις αὕτη δὲν πρόκειται νὰ ἐπηρεάσῃ τὴν ἱκανότητα τοῦ σκάφους πρὸς ἀσφαλῆ πλοῦν.

2. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ παρέχῃ προθεσμίας διὰ τὴν ἀποκατάστασιν ἐλλείψεως τινος ἢ τὴν ἐπισκευὴν σημειωθείσης βλάβης ἐφ' ὅσον κρίνῃ ὅτι δὲν ἐπηρεάζεται ἡ ἱκανότης τοῦ σκάφους πρὸς ἀσφαλῆ πλοῦν.

Ἄρθρον 10.

Πιστοποιητικὸν Καταμετρήσεως.

Πιστοποιητικὸν καταμετρήσεως δυναμικῶς ὑποστηριζόμενου σκάφους κατασκευασθέντος εἰς ἄλλοδαπὴν, δύναται νὰ γίνῃ δεκτὸν ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. ἐφ' ὅσον ἔχει ἐκδοθῇ ὑπὸ ἀρμοδίας Ἀρχῆς τῆς χώρας κατασκευῆς του ἢ ἐξουσιοδοτημένου ὑπ' αὐτῆς Νηογνώμονος.

Ἄρθρον 11.

Προσόντα Κυβερνήτου καὶ πληρώματος.

Ὁ Κυβερνήτης καὶ οἱ Ἀξιωματικοὶ παντὸς δυναμικῶς ὑποστηριζόμενου σκάφους δέον ὅπως ἐκτὸς τῶν ὑπὸ τῶν κειμένων διατάξεων προβλεπομένων ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ἱκανότητος, κέκτηνται καὶ πιστοποιητικὸν ἐμφαίνον ὅτι ἔχουν ὑποστῇ εἰδικὴν ἐκπαίδευσιν ὑπὸ τῆς κατασκευαστρίας Ἐταιρείας ἢ εἰδικῶς πρὸς τοῦτο ἐξουσιοδοτημένου ἀντιπροσώπου αὐτῆς εἰς θέματα κυβερνήσεως, χειρισμῶν, συντηρήσεως καὶ λειτουργίας ἐν γένει τοῦ σκάφους.

Ἄρθρον 12.

Ὑποχρεώσεις πλοιοκτητῶν, κυβερνήτου καὶ πληρώματος

1. Οἱ πλοιοκτητῆται, ὁ κυβερνήτης καὶ τὸ πλήρωμα δυναμικῶς ὑποστηριζόμενου σκάφους ὑποχρεοῦνται :

(α) Νὰ τηροῦν τὰς ὁδηγίας τοῦ κατασκευαστοῦ, ὡς αὗται περιγράφονται εἰς τὰ ἐγχειρίδια τοῦ σκάφους.

(β) Νά συντηροῦν τὸ σκάφος καὶ τὸν ἐξοπλισμὸν αὐτοῦ συμφώνως πρὸς τὰς ὁδηγίας τοῦ κατασκευαστοῦ.

(γ) Νά συμμορφοῦνται πρὸς τὰς τυχόν ὁδηγίας τῆς Ε.Ε. Π. καὶ τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν.

(δ) Νά τηροῦν τοὺς περιορισμοὺς λειτουργίας, καὶ

(ε) Νά τηροῦν τοὺς ὁρους ὑπὸ τοὺς ὁποίους ἐξεδόθη τὸ πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας.

2. Οἱ πλοιοκτῆται καὶ ὁ Κυβερνήτης καθίστανται ἀλληλεγγύως ὑπεύθυνοι διὰ τὴν ἀκριβῆ τήρησιν τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

#### Ἄρθρον 13.

Ὁδηγίαί ἀνάγκης καὶ γυμνάσια.

1. Πλησίον ἐκάστης θέσεως ἐπιβάτου δέον νὰ ὑφίστανται ὁδηγίαί ἀνάγκης περιλαμβάνουσαι γενικὸν διάγραμμα τοῦ σκάφους καὶ ἐμφαίνουσαι τὴν θέσιν ὧν τῶν ἐξόδων, ὁδῶν ἐγκαταλείψεως, ἐξοπλισμὸν ἀσφαλείας ἀνάγκης καὶ σωστικὰ μέσα μετὰ σχημάτων χρησιμοποίησεως τῶν σωσιβίων ζωνῶν.

2. Κατὰ τὴν ἐπιβίβασιν ἢ εἰς κατάλληλον χρόνον δέον νὰ ἐνημεροῦνται οἱ ἐπιβάται ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω ὁδηγιῶν.

3. Γυμνάσια πυρκαϊᾶς καὶ ἐγκαταλείψεως διὰ τὸ πλήρωμα, δέον νὰ διεξάγονται ἐπὶ τοῦ σκάφους κατὰ διαστήματα μὴ ὑπερβαίνοντα τὰς ἐπτὰ ἡμέρας. Περὶ τῆς ἐκτελέσεως τῶν ἀνωτέρω γυμνασίων δέον νὰ δίνεται εἰδικὴ μνεῖα εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ σκάφους.

#### Ἄρθρον 14.

Μεμονωμένος πλοῦς ἄνευ ἐπιβατῶν.

Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἐκτέλεσιν μεμονωμένου πλοῦ ἄνευ ἐπιβατῶν εἰς δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος, εἰς περιοχὴν ἐκτὸς τῆς καθοριζομένης ὑπὸ τοῦ Πιστοποιητικοῦ του, ἀφοῦ καθορίσῃ τοὺς κατὰ τὴν κρίσιν τῆς ἀναγκαίους ὁρους ἀσφαλείας τοῦ πλοῦ.

#### Ἄρθρον 15.

Ἀσφάλισις ἐπιβαινόντων.

Οἱ πλοιοκτῆται δυναμικῶς ὑποστηριζόμενων σκαφῶν, ὑποχρεοῦνται εἰς τὴν ἐναντί ἀτυχήματος ἀσφάλισιν τῶν ἐπιβαινόντων αὐτῶν.

#### Ἄρθρον 16.

Λιμενικαὶ εὐκολίαι.

1. Ἀερόστρωμα ὁχήματα τῶν ὁποίων τὰ εἰδικὰ χαρακτηριστικὰ κατασκευῆς ἀπαιτοῦν τὴν ὑπαρξίν εἰδικῶν χώρων προσορμίσεως, δρομολογοῦνται μετὰ τὴν κατασκευὴν τῶν χώρων τούτων.

2. Πρὸ πάσης ἐνάρξεως ἐργασιῶν δημιουργίας τοιούτων χώρων δέον νὰ ὑποβάλλωνται εἰς Ε.Ε.Π. τὰ οἰκεία σχέδια καὶ στοιχεῖα, πρὸς ἔγκρισιν ἀπὸ ἀπόψεως καταλληλότητος καὶ διατάξεως τῶν χώρων, διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ ὑπὸ δρομολόγησιν αεροστρώμου ὁχήματος.

3. Δυναμικῶς ὑποστηριζόμενα σκάφη διὰ τὰ ὁποῖα δὲν ἀπαιτεῖται ἡ ὑπαρξὶς τῶν ἐν παράγρ. 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου χώρων, λειτουργοῦν μετὰξὺ λιμένων οἱ ὁποῖοι δύνανται ἀπὸ ἀπόψεως εὐκολιῶν νὰ δεχθοῦν ταῦτα.

#### Ἄρθρον 17.

Κυρώσεις.

Οἱ παραβάται τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἀνεξαρτήτως ἐτέρων συντρέχουσῶν ποινῶν προβλεπομένων ὑπὸ ἐτέρων διατάξεων, ὑπόκεινται εἰς τὰς κυρώσεις τοῦ ἄρθρου 45 τοῦ κυρωθέντος διὰ τοῦ Ν.Δ. ὑπ' ἀριθ. 187/1973 «Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου».

### ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β'

Ἀναγνώρισις καὶ Πιστοποιητικά.

#### Ἄρθρον 18.

Ἀναγκαῖαι πληροφορίες.

1. Ἐκαστον δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος δέον νὰ συνοδεύεται ὑπὸ πληροφοριῶν καὶ ὁδηγιῶν ὑπὸ τύπον τεχνικῶν ἐγχειριδίων, πρὸς ἐξασφάλισιν ἀσφαλοῦς λειτουργίας καὶ συντηρήσεως.

2. Τὰ ἀνωτέρω ἐγχειρίδια δέον νὰ εἶναι τουλάχιστον τὰ ἀκόλουθα :

α) Ἐγχειρίδιον λειτουργίας.

β) Ἐγχειρίδιον συντηρήσεως.

3. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ δεχθῇ ἕτερα ἐγχειρίδια ἀντὶ τῶν ἀναφερομένων εἰς παράγρ. 2 τοῦ παρόντος ἄρθρου, ἐφ' ὅσον ταῦτα περιέχουν ἀναλόγους πληροφορίες.

4. Τὰ ἐν παράγρ. 2 τοῦ παρόντος ἄρθρου ἐγχειρίδια, δέον νὰ φέρονται ἐπὶ τοῦ σκάφους.

#### Ἄρθρον 19.

Ἐγχειρίδιον λειτουργίας.

1. Τὸ ἐγχειρίδιον λειτουργίας δέον νὰ περιέχῃ τὰς ἀκολούθους πληροφορίες :

(α) Δυσμενεστάτας προβλεπομένας συνθήκας.

(β) Ἐπιτρεπομένας συνθήκας φορτώσεως, ὡς μέγιστον βάρος, κέντρον βάρους, θέσιν καὶ διανομὴν φορτίου.

(γ) Τυχόν ὁδηγίας φορτώσεως.

(δ) Ὁδηγίας διὰ τὸ πλήρωμα διὰ τὰς περιπτώσεις ἀνάγκης.

(ε) Ὁδηγίας ἐλέγχου τῆς στεγανότητος τῶν διαμερισμάτων.

(στ) Ληπτέα μέτρα πρὸς ἀποφυγὴν ἐκρήξεως πυρκαϊᾶς, ὁρθὴν χρῆσιν τῶν μέσων ἀνιχνεύσεως, κατασβέσεως καὶ ἐλέγχου πυρκαϊᾶς.

(ζ) Τρόπον ἐγκαταλείψεως τοῦ σκάφους ὑπὸ τῶν ἐπιβατῶν καὶ χρῆσιν τῶν σωστικῶν μέσων.

(η) Περιορισμοὺς κατὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ σκάφους.

(θ) Ὁδηγίας προσορμίσεως, καὶ

(ι) Μεγίστην ἐπιτρεπομένην ταχύτητα καὶ φορτία μηχανῆς.

2. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ μὴ ἀπαιτήσῃ τὴν ὑπαρξίν τινὸς τῶν ἀναφερομένων εἰς παράγρ. 1 τοῦ παρόντος πληροφοριῶν, ἐφ' ὅσον κρίνῃ ὅτι αὕτη δὲν εἶναι ἀναγκαῖα διὰ τὸ συγκεκριμένο σκάφος καὶ τοὺς πλόας τοὺς ὁποίους ἐκτελεῖ.

#### Ἄρθρον 20.

Ἐγχειρίδιον συντηρήσεως.

Τὸ ἐγχειρίδιον συντηρήσεως δέον νὰ περιέχῃ τὰς ἀκολούθους πληροφορίες :

α) Χρονικὰ διαστήματα συντηρήσεως σκάφους καὶ εἶδος ἐργασιῶν.

β) Χρονικὰ διαστήματα συντηρήσεως ἐξοπλισμοῦ καὶ εἶδος ἐργασιῶν.

γ) Χρονικὰ διαστήματα συντηρήσεως μηχανῶν καὶ βοηθητικῶν μηχανημάτων καὶ εἶδος ἐργασιῶν.

δ) Χρονικὰ διαστήματα ἐπιθεωρήσεως, ἐλικοφόρων καὶ τελικῶν ἀξόνων, ἐλίκων πηδαλίων, πτερυγίων καὶ συντηρήσεως αὐτῶν.

ε) Οἰανδήποτε πληροφορίαν σχετικὴν πρὸς τὴν συντηρήσιν τοῦ σκάφους εἰς τρόπον ὥστε τοῦτο νὰ διατηρεῖ τὴν ἱκανότητά του πρὸς ἀσφαλῆ πλοῦν.

#### Ἄρθρον 21.

Πιστοποιητικὰ Ἀσφαλείας.

1. Μετὰ τὴν ὁλοκλήρωσιν τῶν ἐν ἄρθρῳ 24 καὶ 25 ἐπιθεωρήσεων καὶ τὴν κατὰ τὸ ἄρθρον 22 ἀναγνώρισιν ἐκδίδεται ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. :

α) Προκειμένου μὲν περὶ σκάφους ἐκτελούντος διεθνεῖς πλόας «Πιστοποιητικὸν ἀσφαλείας ἐπιβατηγῶν δυναμικῶς ὑποστηριζόμενου σκάφους», προκειμένου δὲ περὶ σκάφους ἐκτελούντος πλόας ἐσωτερικοῦ «Πρωτόκολλον Γενικῆς Ἐπιθεωρήσεως δυναμικῶς ὑποστηριζόμενου σκάφους». Τὰ Πιστοποιητικὰ ταῦτα ἰσχύουν ἐπὶ ἓν ἔτος.

β) Πιστοποιητικὸν ἐγκρίσεως τῶν ἐν ἄρθρῳ 18 παράγραφος 2 ἐγχειριδίων.

2. Τὰ ἀναφερόμενα εἰς παράγραφον 1 α) τοῦ παρόντος ἄρθρου Πιστοποιητικὰ, δέον νὰ περιέχουν πλέον τῶν προβλεπομένων διὰ τὰ συμβατικά πλοῖα στοιχείων καὶ ἐπιπρόσθετα στοιχεῖα σχετικὰ μὲ τὰ ἰδιαιτέρως χαρακτηριστικὰ καὶ τὸν τύπον τοῦ σκάφους, περιορισμοὺς εἰς τὴν λειτουργίαν του, περιοχὴν λειτουργίας καὶ οἰανδήποτε ἐτέραν πληροφορίαν κρίνῃ ἡ Ε.Ε.Π. ὡς ἀναγκαῖαν.

3. Τὰ ἐν παράγρ. 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου Πιστοποιητικὰ δεόν νὰ φέρονται ἐπὶ τοῦ σκάφους.

Ἄρθρον 22.

Ἀναγνώρισις.

1. Διὰ τὴν ἀναγνώρισιν δυναμικῶς ὑποστηριζομένου σκάφους, ὡς Ἑλληνικοῦ, ἀπαιτεῖται ἡ ἐκδοσις σχετικῆς ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

2. Ἡ ἀπόφασις αὕτη ἐκδίδεται μετὰ τὴν ὑποβολὴν ἐκθέσεως τῆς Ε.Ε.Π., ἡ ὁποία περιέχει σχετικὴν εἰσήγησιν περὶ τῆς ἀναγνώρισεως.

3. Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν παραγράφων 1 καὶ 2 τοῦ παρόντος ἄρθρου ἀπαιτεῖται :

α) Ἡ δλοκλήρωσις τῆς ἀρχικῆς ἢ περιοδικῆς ἐπιθεωρήσεως, πρὸς διαπίστωσιν τῆς πλήρους συμμορφώσεως τοῦ σκάφους πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

β) Ἡ ἐγκρίσις τῶν ἐν ἄρθρῳ 18 ἐγχειριδίων.

γ) Ἡ ὑποβολὴ εἰς Ε.Ε.Π. Πιστοποιητικοῦ Νηογνώμονος, ἐμφαίνοντος ὅτι τὸ σκάφος παρακολουθεῖται ὑπ' αὐτοῦ καὶ εἶναι ἐντεταγμένον εἰς κλάσιν του.

δ) Ὁ καθορισμὸς τῶν περιορισμῶν λειτουργίας ἀναλόγως τῶν δυσμενεστάτων προβλεπομένων συνθηκῶν καὶ τῆς περιοχῆς λειτουργίας.

ε) Διὰ τὴν ἀναγνώρισιν ἀπαιτεῖται ἡ ὑποβολὴ τῶν κάτωθι σχεδίων : (α) Γενικῆς διατάξεως, (β) Ἀσφαλείας.

4. Προκειμένου περὶ δυναμικῶς ὑποστηριζομένου σκάφους κατασκευασθέντος εἰς ἄλλοδαπὴν διὰ τὴν σύνταξιν τῆς κατὰ τὴν παράγραφον 2 τοῦ παρόντος ἄρθρου ἐκθέσεως, ἀπαιτεῖται ἡ ὑποβολὴ εἰς Ε.Ε.Π. τῶν ἀκολουθῶν στοιχείων :

α) Πιστοποιητικοῦ κατασκευῆς καὶ καταλληλότητος ἢ πιστοποιητικοῦ κατασκευῆς καὶ ἐξοπλισμοῦ δυναμικῶς ὑποστηριζομένου σκάφους ἢ ἐτέρου ἀναλόγου πιστοποιητικοῦ ἐκδοθέντος ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας ἀρχῆς τῆς Χώρας κατασκευῆς ἢ ἐξουσιοδοτημένου ὑπ' αὐτῆς Ὁργανισμοῦ. Τὸ πιστοποιητικὸν τοῦτο δεόν νὰ περιλαμβάνῃ τὰ ἐν ἄρθρῳ 21 παράγρ. 2 στοιχεῖα.

β) Πιστοποιητικὸν δρομολογήσεως ἢ ἄδειαν λειτουργίας δυναμικῶς ὑποστηριζομένου σκάφους ἐκδοθεῖσαν ὡς ἀνωτέρω ἐμφαίνον ὅτι σκάφη τοῦ αὐτοῦ τύπου ἔχουν ἤδη δρομολογηθῇ εἰς τὴν Χώραν κατασκευῆς των πρὸς μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ τὰς γραμμὰς καὶ περιοχὰς δρομολογήσεως καὶ περιορισμοὺς λειτουργίας των.

γ) Πιστοποιητικὸν κλάσεως ἐξουσιοδοτημένου ὑπὸ τῆς Χώρας κατασκευῆς Νηογνώμονος.

δ) Τὰ κατὰ τὸ ἄρθρον 18 ἐγχειρίδια, ἐγκεκριμένα ὡς ἀνωτέρω.

ε) Βεβαίωσιν τῆς Κρατικῆς Ἀρχῆς τῆς Χώρας κατασκευῆς των ὅτι ἡ κατασκευὴ καὶ ὁ ἐξοπλισμὸς τοῦ σκάφους πληροῦν τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ τούτου ἢ τὰς διατάξεις τοῦ «Κώδικος ἀσφαλείας διὰ τὰ δυναμικῶς ὑποστηριζόμενα σκάφη» τοῦ I.M.C.O.

5. Τῆς ἀνωτέρω παραγράφου 4 ἐξαιροῦνται σκάφη διὰ τὰ ὁποῖα ἀποδεδειγμένως ὑπεγράφη Σύμβασις ἀγορᾶς πρὸ τῆς ἡμερομηνίας δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐφ' ὅσον ταῦτα θὰ ἐγγραφοῦν εἰς τὰ Ἑλληνικὰ Νηολόγια ἐπ' ὀνόματι τῶν ἐν λόγῳ ἀγοραστῶν ἐντὸς ἐξαμήνου ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ταύτης. Διὰ τὰ σκάφη αὐτὰ ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τοῦ ἐγκριθέντος διὰ τοῦ Β. Διατάγματος 680/11.10.1969 Κανονισμοῦ «περὶ ἐπιβατηγῶν ἀεροστρώμων δχημάτων» (AIR CUSHION VEHICLES).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Γ'

Ἐπιθεωρήσεις.

Ἄρθρον 23.

Κατηγορίαι ἐπιθεωρήσεων.

Ἐκαστον δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος ὑποβάλλεται εἰς τὰς ἀκολουθοῦσας ἐπιθεωρήσεις :

α) Ἀρχικὴν ἐπιθεωρήσιν, πρὸ τῆς θέσεως αὐτοῦ ἐν ὑπηρεσίᾳ.

β) Περιοδικὴν ἐπιθεωρήσιν.

γ) Ἐνδιάμεσους ἐπιθεωρήσεις καὶ ἐκτάκτους τοιαύτας.

Ἄρθρον 24.

Ἀρχικὴ ἐπιθεωρήσις.

1. Ἡ ἀρχικὴ ἐπιθεωρήσις διενεργεῖται πρὸ τῆς θέσεως τοῦ σκάφους ἐν ὑπηρεσίᾳ, προϋποθέτει, διὰ τὰ κατασκευαζόμενα εἰς τὴν ἡμεδαπὴν ἐλεγχον ἀπὸ τοῦ σταδίου σχεδιάσεως καὶ κατασκευῆς καὶ περιλαμβάνει :

α) Ἐγκρίσιν τῶν προϋποθέσεων αἱ ὁποῖαι ἐλήφθησαν ὑπ' ὄψιν καὶ τῶν περιορισμῶν οἱ ὁποῖοι προτείνονται ἐν σχέσει μὲ τὰ φορτία, τὸ περιβάλλον, τὴν ταχύτητα καὶ τὰς ἐλκτικὰς ιδιότητάς.

β) Ἐγκρίσιν τῶν δεδομένων ἀσφαλείας τῆς σχεδιάσεως, ὡς ταῦτα συνάγονται ἐκ τῶν σχετικῶν σχεδίων, μελετῶν, ὑπολογισμῶν, δοκιμῶν καὶ δοκιμαστικῶν πλῶων.

γ) Ἐλεγχον τῆς καταλληλότητος τῶν διαφόρων ἐγχειριδίων τὰ ὁποῖα συνοδεύουν τὸ σκάφος καὶ

δ) Πλήρη ἐπιθεωρήσιν τῆς ὅλης κατασκευῆς τοῦ σκάφους ἐξοπλισμοῦ, μηχανῶν, μηχανισμῶν, συσκευῶν καὶ ὑλικῶν.

2. Προκειμένου περὶ πλοίων κατασκευαζομένων εἰς τὴν ἄλλοδαπὴν, ἐφαρμογὴν ἔχουν, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀρχικὴν ἐπιθεωρήσιν αὐτῶν αἱ διατάξεις τῶν ἐδαφίων (γ) καὶ (δ) τῆς προηγουμένης παραγράφου.

Ἄρθρον 25.

Περιοδικὴ ἐπιθεωρήσις.

Ἡ περιοδικὴ ἐπιθεωρήσις ἐπαναλαμβάνεται καθ' ἕκαστον ἔτος καὶ περιλαμβάνει πλήρη ἐπιθεωρήσιν ὅλων τῶν τομῶν ἀσφαλείας καὶ τοῦ τομέως ἐνδιατιθέσεως καὶ ὑγιεινῆς. Εἰδικώτερον ἐπιθεωρεῖται τὸ σκάφος ἐν ξηρᾷ καὶ ἐν (θαλάσῃ), ὁ πάσης φύσεως ἐξοπλισμὸς ἀσφαλείας, αἱ μηχαναὶ καὶ βοηθητικὰ μηχανήματα, μηχανισμοί, συσκευαί, ἐγκαταστάσεις ὡς καὶ πᾶν ἐν γένει τμῆμα καὶ ἐφόδιον τοῦ ὁποῖου ἡ λειτουργία ἐπηρεάζει τὴν ἰκανότητα τοῦ σκάφους πρὸς ἀσφαλῆ πλῶν, συμπεριλαμβανομένων καὶ δοκιμαστικῶν πλῶων.

Ἐνδιάμεσοι Ἐπιθεωρήσεις.

Ἐνδιάμεσοι ἐπιθεωρήσεις διενεργοῦνται κατὰ διαστήματα καθοριζόμενα ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἐνδείξεων τῶν ἐγχειριδίων τοῦ κατασκευαστοῦ πρὸς διαπίστωσιν ὅτι τὸ σκάφος καὶ ὁ ἐξοπλισμὸς, εἰδικώτερον δὲ ὁ μηχανολογικὸς τοιοῦτος, συντηρεῖται κανονικῶς.

Ἄρθρον 27.

Ἐκτακτοὶ ἐπιθεωρήσεις.

Ἐκτακτοὶ ἐπιθεωρήσεις διενεργοῦνται κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ε.Ε.Π. καὶ εἰδικώτερον μετὰ ἐπισυμβᾶσαν βλάβην εἰς τὸ σκάφος, τὰς μηχανὰς ἢ τὸν ἐξοπλισμὸν αὐτοῦ πρὸς διαπίστωσιν ὅτι καὶ μετὰ τὴν ἐπισυμβᾶσαν βλάβην, τὸ σκάφος δύναται ἀσφαλῶς νὰ ἐπιτελεῖ τὸν προορισμὸν του.

Ἄρθρον 28.

Τήρησις τῶν ὥρων τῆς ἐπιθεωρήσεως.

Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τινος τῶν ἀνωτέρω ἐπιθεωρήσεων, οὐδεμία μεταβολὴ ἐπιτρέπεται εἰς τὴν κατασκευὴν τοῦ σκάφους, εἰς τὰς μηχανὰς, τὸν ἐξοπλισμὸν αὐτοῦ, τὰς λειτουργικὰς του ιδιότητάς, τὰ ὑλικά καὶ τὰ ἐξαρτήματά του, ἄνευ προηγουμένης ἐγκρίσεως τῆς Ε.Ε.Π.

Ἄρθρον 29.

Ἀποδείξεις ἐπιθεωρήσεως.

1. Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν κατὰ τὰ ἄρθρα 24 καὶ 25 ἐπιθεωρήσεων, ἐκδίδεται ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. τὸ οἰκεῖον Πιστοποιητικὸν ἀσφαλείας, διὰ τοὺς πλῶας οἱ ὁποῖοι ἐνεκρίθησαν.

2. Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν κατὰ τὰ ἄρθρα 26 καὶ 27 ἐπιθεωρήσεων, καταχωρίζεται σχετικὴ ἐγγραφή εἰς τὸ ἀνωτέρω Πιστοποιητικὸν.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Δ'

Ἀντῶσις - Εὐστάθεια - Ὑποδιαίρεισις

Ἄρθρον 30.

Γενικὰ χαρακτηριστικά.

Πᾶν δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος δεόν νὰ διαθέτῃ :

α) Χαρακτηριστικὰ εὐσταθείας καὶ συστήματα σταθερο-



ποιήσεως παρέχοντα ασφάλειαν κατά την λειτουργίαν του σκάφους εις κατάστασιν άνευ έκτοπίσματος και κατά την μεταβατικήν περίοδον, και

β) Χαρακτηριστικά άντώσεως και ευσταθείας παρέχοντα ασφάλειαν κατά την λειτουργίαν του σκάφους εις κατάστασιν έκτοπίσματος, τόσον εις την περίπτωσιν άθίκτου καταστάσεως, όσον και εις την περίπτωσιν βλάβης.

2. Διά τούς σκοπούς του παρόντος και των άλλων Κεφαλαίων του Κανονισμού, έχουν εφαρμογήν οι ακόλουθοι όρισμοι έκτός εάν άναφέρεται σαφώς έτερος όρισμός :

α) «Μήκος (L)» σημαίνει τό μήκος του στερεού σκάφους, τό όποϊον μετράται επί της ισάλου σχεδιάσεως του πλοίου εις την κατάστασιν έκτοπίσματος.

β) «Πλάτος (B)» σημαίνει τό πλάτος του πλέον εύρέους τμήματος του στερεού σκάφους, τό όποϊον μετράται επί της ισάλου σχεδιάσεως του πλοίου εις την κατάστασιν έκτοπίσματος.

γ) «Ίσαλος σχεδιάσεως» σημαίνει ή ίσαλος ή άντιστοιχούσα εις τό έμφορτον έκτόπισμα του σκάφους όταν τουτο είναι άκίνητον.

δ) «Καιροστεγή» σημαίνει ότι τό ύδωρ δέν θα εισέλθη εις τό σκάφος υπό οϊαδήποτε συνθήκας άνέμου και θαλάσσης μέχρις εκείνων οι όποιοι έχουν καθορισθή ως κρίσιμοι συνθήκαι σχεδιάσεως.

ε) «Πλευρικός αεροθάλαμος» (SKIRT) σημαίνει εύκαμπτον κατασκευήν έκτεινόμενην προς τά κάτω και χρησιμοποιομένην διά νά περιέχρη ή νά διαιρεί μίαν στρωμένην άερος.

στ) «Πτερύγιον τέμνον την έπιφάνειαν του ύδατος» σημαίνει ένα πτερύγιον τό όποϊον δέν έχει συνιστώσας άντώσεως αί όποϊαι τέμνουν την έπιφάνειαν του ύδατος όταν τό σκάφος εύρίσκεται εις την κατάστασιν μη έκτοπίσματος, ήτοι φέρεται επί των πτερυγιών.

#### Άρθρον 31.

Άντωσης εις την άθικτον κατάστασιν.

1. Κατά την σχεδίασιν δέον νά προβλέπεται έφεδρική άντωση όταν τό σκάφος πλέη επί της θαλάσσης, ούχι μικρότερα του 100% του μεγίντου βάρους λειτουργίας. Διά τόν ύπολογισμόν της έν λόγω έφεδρικής άντώσεως πρέπει νά λαμβάνωνται ύπ' όψιν μόνον εκείνα τά διαμερίσματα τά όποϊα είναι :

α) Ύδατοστεγή.

β) Τά κρινόμενα υπό της Ε.Ε.Π. ως έχοντα τοιαύτας κατασκευαστικές ένισχύσεις και διατάξεις ώστε νά δύνανται νά διατηρούν την ύδατοστεγανότητά των.

γ) Τά κείμενα κάτωθεν ύδατοστεγούς, καταστρώματος ή ισοδυνάμου κατασκευής ύδατοστεγανής κατά τό έγκάρσιον και κατά τό διάμηκες και τουλάχιστον από τμήμα της όποίας θα ήδύνατο νά αποβιβασθούν έν περιπτώσει ανάγκης.

2. Δέον νά προβλέπωνται μέσα διά τόν έλεγchon της ύδατοστεγανότητος των διαμερισμάτων άντώσεως. Η Ε.Ε.Π. καθορίζει τά χρονικά περιόδους και έγκρίνει τόν τρόπον έπιθεωρήσεως.

3. Όσάκις τυχόν είσοδος ύδατος εις κατασκευάς εύρισκομένης άνωθεν των έν παραγρ. 1 (γ) του παρόντος άρθρου άναφερομένων κατασκευών, θα ήδύνατο νά επηρεάση ούσιωδώς την ευστάθειαν και άντωσην του σκάφους. Τοιαύται κατασκευαί δέον νά είναι έπαρκους άντοχής ώστε νά διατηρηται ή καιροστεγανότης ή νά προβλέπωνται μέσα άπαντήσεως των ύδάτων. Είναι δυνατόν νά έγκριθί συνδυασμός των δύο άνωτέρω μέτρων κατά τρόπον ίκανοποιούντα την Ε.Ε.Π. Τά μέσα κλεισίματος όλων των άνοιγμάτων εις τάς κατασκευάς ταύτας δέον νά είναι ίκανά νά διατηρούν την καιροστεγανότητά των.

#### Άρθρον 32.

Ευστάθεια εις την άθικτον κατάστασιν.

1. Η ευστάθεια παντός δυναμικώς ύποστηριζομένου σκάφους εις την κατάστασιν έκτοπίσματος, δέον νά είναι τοιαύτη ώστε υπό συνθήκας ήρέμου ύδατος ή κλίσεως του σκά-

φους από τό όρίζοντιον νά μην υπερβαίνει τάς 8 μοίρας εις οϊανδήποτε διεύθυνσιν και υπό οϊανδήποτε κατάστασιν φόρτου και μη έλεγχομένων κινήσεων των έπιβατών.

2. Ό ύπολογισμός της δυναμικής ευσταθείας δέον νά γίνεται διά τάς κρίσιμους συνθήκας σχεδιάσεως.

3. Διά τόν προσδιορισμόν της ευσταθείας ύδροπτερύγων πλοίων πρέπει νά εφαρμόζωνται τά άναφερόμενα εις τό Παράρτημα 1 του παρόντος Κανονισμού.

#### Άρθρον 33.

Άντωσης και ευστάθεια έν περιπτώσει βλάβης.

1. Ύπό οϊανδήποτε έκ των περιπτώσεων βλάβης των άναφερομένων εις τάς παραγράφους 4 και 5 του παρόντος άρθρου τό σκάφος δέον νά διαθέτη έπαρκή άντωση και θετικήν ευστάθειαν εις τρόπον ώστε υπό συνθήκας ήρέμου ύδατος και εις κατάστασιν έκτοπίσματος νά εξασφαλίζωνται τά ακόλουθα :

α) Η τελική ίσαλος γραμμή νά εύρίσκεται τουλάχιστον 76 χιλ. κάτωθεν οϊουδήποτε άνοιγματος έκ του όποιου θα ήδύνατο νά λάβη χώραν προοδευτική κατάκλισις.

β) Η γωνία κλίσεως του σκάφους έκ του όρίζοντιου νά μην υπερβαίνει τάς 8 μοίρας εις οϊανδήποτε διεύθυνσιν δι' όλας τάς έπιτρεπομένης καταστάσεις φόρτου και τοιαύτας μη έλεγχομένης κινήσεις έπιβατών αί όποϊαι είναι πιθαναί εις κατάστασιν ανάγκης.

Η Ε.Ε.Π. δύναται νά έπιτρέψη γωνίας κλίσεως μέχρι 16 μοιρών, περιοριζόμενας όμως ταχέως εις τάς 12 μοίρας, υπό τόν όρον ότι :

(ι) ύφίστανται κατάλληλοι χειραγωγοί και άντιολισθη- ραί έπιφάνειαι καταστρωμάτων,

(ιι) είναι πρακτικώς άδύνατον νά περιορισθί ή γωνία κλίσεως εις τάς 8 μοίρας. Εις εξαιρετικάς περιπτώσεις δύναται ή Ε.Ε.Π. νά έπιτρέψη μεγαλύτερας γωνίας κατόπιν βλάβης υπό τόν όρον ότι ή γωνία κλίσεως περιορίζεται ταχέως εις τάς 12 μοίρας και πληρούνται οι προϋποθέσεις των άνωτέρω παραγράφων (β) (ι) και (β) (ιι).

γ) Η κατάκλισις των διαμερισμάτων έπιβατών ή των όδών διαφυγής δέν θα δυσχεράνη την έγκατάλειψιν του πλοίου από τούς έπιβάτας.

δ) Η Ε.Ε.Π. πρέπει νά ίκανοποιηθί διά τό ότι ή έναπομένουσα μετά την βλάβην ευστάθεια είναι έπαρκής.

2. Ύπό οϊανδήποτε έκ των περιπτώσεων βλάβης των άναφερομένων εις τάς παραγράφους 4 και 5 του παρόντος άρθρου, ή Ε.Ε.Π. δέον νά κρίνη ότι έλήφθησαν όλα τά λογικά και πρακτικώς δυνατά μέτρα, προς εξασφάλισιν του ότι τό σκάφος, εις τάς δυσμενεστάτας προβλεπομένης συνθήκας, θα διατεθί έπαρκή άντωση και θετικήν ευστάθειαν διά νά παραμείνη έν έπιπλεύσει επί χρονικόν διάστημα τουλάχιστον 30 λεπτών ή επί διάστημα τριπλάσιον του άπαιτουμένου διά την έγκατάλειψιν του πλοίου σύν 7 λεπτά, εξασφαλιζομένου συγχρόνως του ότι εις κατάστασιν έκτοπίσματος.

α) οϊαδήποτε κατάκλισις των διαμερισμάτων έπιβατών ή όδών διαφυγής δέν θα δυσχεράνη σημαντικώς την έγκατάλειψιν του σκάφους από τούς έπιβάτας, και

β) ό βασιικός έξοπλισμός ανάγκης, ασύρματος ανάγκης, πηγές ισχύος και γενικά συστήματα έπικοινωνίας τά όποϊα άπαιτούνται διά την όργάνωσιν της έγκαταλείψεως πλοίου παρκαμένου προσιτά και λειτουργούν.

3. Οϊαδήποτε βλάβη μικρότερας έκτάσεως των άναφερομένων εις τάς κατωτέρω παραγράφους 4 και 5 ή όποία θα είχεν ως άποτέλεσμα δημιουργίαν δυσμενεστέρας καταστάσεως δέον όπως έπίσης εξετάζεται. Τό σχήμα της βλάβης δέον όπως ύποτίθεται παραλληλεπίπεδον.

4. Αί ακόλουθοι περιπτώσεις πλευρικής βλάβης εις οϊονδήποτε σημείον του περιβλήματος του σκάφους, δέον όπως λαμβάνωνται ύπ' όψιν κατά τούς ύπολογισμούς :

α) Τό μήκος της βλάβης δέον νά είναι 0,1L ή 3 μέτρα + 0,03L ή 11 μέτρα, οϊαδήποτε τιμή είναι μικρότερα.

4. Εἰς τοὺς χώρους ἐνδιατίθεως ἐπιβατῶν δέον νὰ προβλέπωνται κατάλληλα μέσα παρέχοντα ἐνδείξιν διὰ τὴν παραμονὴν τῶν ἐπιβατῶν εἰς τὰ καθίσματα των, ἐκτὸς ἐὰν ἡ Ε.Ε.Π. κρίνει ὅτι τοῦτο δὲν εἶναι ἀναγκαῖον.

5. Τὰ παράθυρα εἰς τοὺς χώρους ἐνδικοιτήσεως ἐπιβάτων καὶ πληρώματος, δέον νὰ φέρουν κρύσταλλα ἀσφαλείας ἢ ἄλλο ἰσοδύναμον ὑλικόν.

**Ἄρθρον 38.**  
**Καθίσματα.**

1. Δι' ἕκαστον ἐπιβάτην δέον νὰ διατίθεται κατάλληλον καθίσμα.

2. Τὰ ἀνωτέρω καθίσματα δέον νὰ εἶναι σχεδιασμένα, κατασκευασμένα καὶ τοποθετημένα κατὰ τρόπον παρέχοντα προστασίαν καὶ ἄνεσιν ὑπὸ φυσιολογικᾶς συνθήκας λειτουργίας καὶ εἰς κατάστασιν ἀνάγκης.

3. Ἡ θέσις τῶν καθισμάτων πρέπει νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐπιτρέπη τὴν ταχεῖαν προσπέλασιν εἰς οἰονδήποτε τμήμα τοῦ χώρου ἐνδικοιτήσεως καὶ εἰδικώτερον νὰ μὴ παρεμποδίζου τὴν προσπέλασιν εἰς τὰς ἐξόδους καὶ τὴν χρῆσιν τῶν μέσων ἀσφαλείας τοῦ σκάφους.

4. Ἀναλόγως τοῦ τύπου τοῦ σκάφους καὶ τῶν ἐκτελουμένων πλῶων, ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ τὴν ὑπαρξίν ἐνὸς καθίσματος δι' ἕκαστον μέλος τοῦ πληρώματος.

5. Καθίσματα ρυθμιζόμενα, περιστρεφόμενα ἢ πτυσσόμενα, ἐφ' ὅσον ὑπάρχουν, θὰ πρέπει νὰ ἐφοδιάζονται με μηχανισμοὺς ἀσφαλείας, οἱ ὅποιοι θὰ εἶναι οὕτω σχεδιασμένοι οὕτως ὥστε νὰ ἀσφαλίζονται αὐτομάτως εἰς οἰονδήποτε θέσιν ρυθμίσεως ὅταν ὁ μηχανισμὸς ἀσφαλίσεως ἀπελευθερωθῇ.

6. Τὰ καθίσματα δὲν θὰ πρέπει νὰ μετακινούνται ἢ νὰ παραμορφώνονται ὑπὸ φυσιολογικᾶς λειτουργίας. Αὐτὰ πρέπει, ἐν τούτοις νὰ ἔχουν τὴν δυνατότητα ὑποχωρήσεως εἰς τὰς ἀποτόμους πτώσεις τῶν ἐπιβαινόντων, πρὸς τὸ σκοπὸ ἀποφυγῆς ἢ ἐλαχιστοποιήσεως τοῦ τραυματισμοῦ αὐτῶν.

**Ἄρθρον 39.**  
**Ζῶναι ἀσφαλείας.**

1. Εἰς ὅλα τὰ καθίσματα ἀπὸ τὰ ὁποῖα τὸ σκάφος δύναται νὰ κυβερνᾶται δέον νὰ ὑπάρχουν ζῶναι ἀσφαλείας, ἐκτὸς ἐὰν ἡ Ε.Ε.Π. κρίνῃ ὅτι ἡ ὑποχρέωσις αὕτη δὲν τυγχάνει ἀναγκαία.

2. Ἀναλόγως τοῦ τύπου τοῦ σκάφους καὶ τῶν ἐκτελουμένων πλῶων, ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ τὴν ὑπαρξίν ζωνῶν ἀσφαλείας δι' ὅλα τὰ καθίσματα τῶν ἐπιβατῶν, λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν τὸν ἐπιδικωκόμενον βαθμὸν προστασίας καὶ τὰς ἀναπτυσσομένας ἐπιταχύνσεις.

3. Ὅσῳκις ἐπιβάλλεται ἡ ὑπαρξίς ζωνῶν ἀσφαλείας αὐτὰ δέον νὰ πληροῦν τοὺς κάτωθι ὅρους :

α) Ὅταν εἶναι ἀσφαλισμένοι δέον νὰ προλαμβάνουν οἰονδήποτε ἐπαφὴν τῆς κεφαλῆς καὶ τοῦ σώματος τοῦ ἐπιβάτου με τὸ ἐμπρόσθιον καθίσμα ἢ με ἄλλα ἀντικείμενα τὰ ὁποῖα θὰ ἠδύναντο νὰ προκαλέσουν ἀτύχημα ὑπὸ φυσιολογικᾶς συνθήκας λειτουργίας ἢ εἰς περίπτωσιν ἀνάγκης.

β) Δέον νὰ εἶναι ἱκανοποιητικῆς ἀντοχῆς ὥστε νὰ ἀντέχουν εἰς τὰ φορτία τὰ ὁποῖα θὰ ἠδύναντο νὰ δημιουργηθοῦν εἰς περίπτωσιν συγκρούσεως.

γ) Δέον νὰ διαθέτουν ἱκανοποιητικὸν σύστημα διὰ τὴν ταχεῖαν καὶ εὐχερῇ ἀπασφάλισίν των.

**Ἄρθρον 40.**  
**Μέσα διαφυγῆς.**

1. Ἡ σχεδίασις, κατασκευὴ καὶ διαρρύθμισις τοῦ σκάφους δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐπιτρέπη εἰς τοὺς ἐπιβαινόντας τὴν διαφυγὴν πρὸς τὰς σωσιβίους σχεδίας, εἰς τὸν μικρότερον δυνατὸν χρόνον ὑπὸ συνθήκας ἀνάγκης κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἡμέρας ἢ τῆς νυκτός.

2. Ἐκαστον σκάφος δέον νὰ διαθέτῃ ἱκανὸν ἀριθμὸν ἐξόδων ἀνάγκης, εἰς τρόπον ὥστε νὰ καθίσταται ταχεῖα καὶ εὐχερῆς ἡ ἐγκατάλειψις αὐτοῦ εἰς περίπτωσιν ἀτυχήματος ὡς π.χ. συγκρούσεως, πυρκαϊᾶς κ.λ.π.

3. Ἡ θέσις ὅλων τῶν ἐξόδων αἱ ὁποῖαι δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἐν περιπτώσει ἀνάγκης, ἡ ἀποδοτικότης τῆς μεθόδου ἐγκαταλείψεως τοῦ σκάφους καὶ ὁ ἀντιπροσώπευ-

τικὸς χρόνος ἐγκαταλείψεως αὐτοῦ ὑπὸ τῶν ἐπιβαινόντων ἐλέγχεται καὶ ἐγκρίνεται ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π.

**Ἄρθρον 41.**  
**Χρόνος ἐγκαταλείψεως.**

1. Τὰ μέσα ἐγκαταλείψεως καθὼς καὶ οἱ προτεινόμενοι τρόποι ἐγκαταλείψεως θὰ πρέπει νὰ ὑποβάλλωνται εἰς τὴν Ε.Ε.Π. διὰ θεώρησιν κατὰ τὸ στάδιο σχεδιασμοῦ τοῦ σκάφους.

2. Ἐὰν ἡ Ε.Ε.Π. κρίνῃ τοῦτο ἀναγκαῖον, ὁ ὑπολογισθεὶς χρόνος ἐγκαταλείψεως σκάφους θὰ πρέπει νὰ ἐλέγχεται κατὰ τὸ στάδιο σχεδιασμοῦ διὰ νὰ μπορέσῃ νὰ ἐξασφαλισθῇ ὅτι ἡ κατασκευαστικὴ πυρίμαχος προστασία πληροῖ τὰ ἀντίστοιχα ἄρθρα :

α) Ὅταν δὲν ὑπάρχουν περισσότερα ἀξιόπιστα στοιχεῖα, ὁ ὑπολογισθεὶς χρόνος ἐγκαταλείψεως σκάφους θὰ πρέπει νὰ περιλαμβάνῃ τὸν ἀπαραίτητο χρόνο διὰ τὴν ρίψιν εἰς τὴν θάλασσαν τῶν ὁμαδικῶν σωστικῶν μέσων, τὴν ἐτοιμότητα αὐτῶν διὰ τὴν ἐπιβίβασιν συν τὸν χρόνον ἐπιβίβάσεως ὁ ὁποῖος περιλαμβάνει 5 δευτερόλεπτα κατ' ἄτομον ἢ ὁ ὑπολογισθεὶς χρόνος ἐγκαταλείψεως σκάφους θὰ πρέπει νὰ περιλαμβάνῃ τὸν χρόνον ὁλοκληρώσεως ἐπιβίβάσεως εἰς τὰ ἀνωτέρω ὁμαδικὰ σωστικά μέσα ὁ ὁποῖος περιλαμβάνει 10 δευτερόλεπτα κατ' ἄτομον ὁποτεδήποτε αὐτὸς εἶναι μεγαλύτερος.

β) Ὅταν, διὰ κατασκευαστικούς λόγους, ἡ ὁποῦ ὑπάρχει ἀνεπαρκὴς ἀριθμὸς μελῶν πληρώματος τῶν ὁμαδικῶν σωστικῶν μέσων διὰ τὴν ταυτόχρονην προετοιμασίαν τούτων, ὁ ὑπολογισθεὶς χρόνος ἐγκαταλείψεως σκάφους θὰ πρέπει νὰ περιλαμβάνῃ τὸ ἄθροισμα τῶν χρόνων προετοιμασίας τῶν ὁμαδικῶν σωστικῶν μέσων εἰς τὰ ὁποῖα δὲν εἶναι δυνατόν νὰ γίνῃ ταυτόχρονος.

γ) Ὅταν ἡ ταυτόχρονη προετοιμασία τῶν ὁμαδικῶν σωστικῶν μέσων εἶναι ἐφικτή, ἡ Ε.Ε.Π. θὰ πρέπει νὰ ἐλέγξῃ ὅτι τουλάχιστον ἓν μέλος πληρώματος ἔχει ὀρισθῇ εἰς ἐκαστὴν θέσιν ἐπιβίβάσεως, διὰ τὴν διοργάνωσιν τῆς ἐπιβίβάσεως τῶν ἐπιβατῶν εἰς τὸ σκάφος διασώσεως. Ἐπὶ πλέον εἰς τὸν πίνακα συναγερμοῦ, ὁ χειριστὴς ἀσυρμάτου δὲν θὰ πρέπει νὰ περιλαμβάνεται εἰς τὰ ἀνωτέρω μέλη τοῦ πληρώματος. Εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις ἡ Ε.Ε.Π. θὰ πρέπει νὰ ἐλέγξῃ τὴν πληρότητα τῶν ὅρων οἵτινες ἀφοροῦν τὰς ὁδοὺς διαφυγῆς.

3. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ μία πρακτικὴ ἐπίδειξιν γυμνασίου ἐγκαταλείψεως τοῦ σκάφους διὰ τὴν ἐξακρίβωσιν τοῦ χρόνου ἐγκαταλείψεως σκάφους. Ὁ χρόνος ἐγκαταλείψεως σκάφους εἶναι δυνατόν νὰ πραγματοποιηθῇ με πλήρη ἀριθμὸν ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος ἢ με μερικὴ, ἐγκατάλειψιν σκάφους.

**Ἄρθρον 42.**  
**Κοινὰ ἔξοδοι.**

Αἱ κοινὰ ἔξοδοι δέον νὰ πληροῦν τὰς ἀκολουθοῦσας προϋποθέσεις :

α) Νὰ εἶναι εὐχερῶς προσπελάσιμοι καὶ νὰ ὀδηγοῦν ταχέως εἰς τὰ σημεία ἀποβίβάσεως ἐκ τοῦ σκάφους.

β) Νὰ χειρίζονται εὐχερῶς ἀπὸ τὸ ἐσωτερικὸν καὶ ἐξωτερικὸν μέρος τοῦ σκάφους κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἡμέρας καὶ τῆς νυκτός.

γ) Τὰ μέσα χειρισμοῦ των νὰ εἶναι ἐμφανῆ, εὐχρηστα καὶ ἱκανοποιητικῆς ἀντοχῆς.

δ) Νὰ εἶναι τοιούτων διαστάσεων ὥστε ἡ δι' αὐτῶν διέλευσις νὰ καθίσταται ταχεῖα καὶ ἀνευ κινδύνου ἀτυχημάτων.

ε) Νὰ φέρουν κατάλληλον ἐνδεικτικὴν σήμανσιν.

στ) Νὰ δύνανται νὰ θεωρηθοῦν καὶ ὡς ἔξοδοι ἀνάγκης.

**Ἄρθρον 43.**  
**Κλιμακοστάσια.**

Κλιμακοστάσια, κλίμακες κ.λπ. τὰ ὁποῖα ὀδηγοῦν ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ τοῦ σκάφους πρὸς τὰς ἐξόδους διαφυγῆς, δέον νὰ εἶναι ἱκανοποιητικῆς ἀντοχῆς καὶ σταθερῶς τοποθετημένα.



## "Αρθρον 44.

Χώροι αποσκευών, εφοδίων και φορτίου.

1. 'Η Ε.Ε.Π. ελέγχει τούς χώρους αποσκευών, εφοδίων και φορτίου πρὸς διαπίστωσιν ὅτι εἶναι κατάλληλοι διὰ τὸν σκοπὸν διὰ τὸν ὁποῖον προορίζονται καὶ ὅτι ἡ στοιβασία τῶν ἀνωτέρω πραγμάτων ἐντὸς αὐτῶν δὲν δημιουργεῖ κινδύνους+.

2. 'Ο Πλοίαρχος μεριμνᾷ διὰ τὸν πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ σκάφους ἐλεγχον τῆς καλῆς στοιβασίας καὶ ἐὰν κρίνῃ τοῦτο ἀναγκαῖον, χρησιμοποιεῖ εἰδικὰ μέσα ασφαλείας.

3. Τὰ ἐντὸς τῶν ἀνωτέρω χώρων συστήματα ἐλέγχου, ηλεκτρικὸς ἐξοπλισμὸς ἐξαρτήματα καὶ συσκευαὶ λειτουργοῦντα ὑπὸ ὑψηλὴν θερμοκρασίαν, σωληνώσεις καὶ ἄλλα ἐξαρτήματα τυχὸν βλάβῃ τῶν ὁποίων θὰ ἠδύνατο νὰ ἐπηρεάσῃ τὴν ικανότητα τοῦ σκάφους πρὸς ἀσφαλῆ πλοῦν, λόγω γειτνιάσεώς των με τὰς ἀποσκευάς, φορτίον καὶ ἐφόδια, δέον νὰ φέρουν ικανοποιητικὴν μόνωσιν καὶ προστασίαν πρὸς ἀποφυγὴν φθορᾶς ἢ βλάβης.

4. 'Η Ε.Ε.Π. λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν τὸν τύπον τοῦ σκάφους καὶ τούς ἐκτελουμένους πλόας, δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ :

(α) Ὑδατοστεγὴ μέσα κλεισίματος τῶν ἀνωτέρω χώρων, καὶ

(β) Ἀναγραφὴν εἰς ἐμφανῇ θέσιν τοῦ μεγίστου ἐπιτρεπομένου βάρους.

## "Αρθρον 45.

Σήμανσις τῶν χώρων ἐνδιατήσεως.

Εἰς ὅλους τούς χώρους ἐνδιατήσεως, τὰς διόδους διαφυγῆς, τὰς ἐξόδους, τούς χώρους στοιβασίας σωσιβίων σχεδίων καὶ σωσιβίων ζωνῶν καὶ τὰ σημεῖα ἐπιβιβάσεως δέον νὰ ὑφίσταται ἐμφανῆς, μόνιμος σήμανσις καὶ κατάλληλος φωτισμὸς κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 72. καὶ 77.

## "Αρθρον 46.

Ἀριθμὸς ἐπιβατῶν.

1. 'Ο ἀριθμὸς ἐπιβατῶν, ὑπολογιζόμενος πάντοτε ἐντὸς τῶν ὁρίων ασφαλείας, προϋποθέτει τὴν πλήρη συμμόρφωσιν τοῦ σκάφους πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

2. Ἀνεξαρτήτως τῶν ἀνωτέρω ἢ Ε.Ε.Π. λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν εἰδικὰ χαρακτηριστικὰ ἐκάστου σκάφους, τὰς συνθήκας καὶ τὴν διάρκειαν τῶν πλόων, ὡς καὶ τυχὸν ἄλλα στοιχεῖα τὰ ὁποῖα δύναται νὰ ἐπηρεάσουν τὴν ἄνετον, ὑγιεινὴν καὶ ἀσφαλῆ παραμονὴν τῶν ἐπιβατῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου, δύναται νὰ μειώσῃ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐπιβατῶν ἢ νὰ καθορίσῃ ἐπιπροσθέτως ἀπαιτήσεις ἐνδιατήσεως τὰς ὁποίας θὰ κρίνῃ ἀναγκαίας καὶ λογικάς.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΣΤ'

Κύρια Μηχαναί.

## "Αρθρον 47.

Γενικαὶ Διατάξεις.

1. Αἱ μηχαναὶ δέον νὰ σχεδιάζονται, κατασκευάζονται καὶ ἐγκαθίστανται διὰ τὰς δυσμενεστάτας συνθήκας σχεδιάσεως.

2. 'Η σχεδίασις, κατασκευή, ἐγκατάστασις καὶ τὰ χρησιμοποιούμενα ὑλικά διὰ τὰς μηχανὰς δέον νὰ παρέχουν τὴν μεγαλύτεραν δυνατὴν ἀσφάλειαν.

3. 'Η Ε.Ε.Π. ἐλέγχει τὴν ικανότητα τοῦ σκάφους νὰ ἀκίνητοποιηθῇ ἀπὸ τὴν μεγίστην ταχύτητα εἰς τὸ κράτει ἐντὸς λογικοῦ χρόνου καὶ ἀποστάσεως.

## "Αρθρον 48.

Ἀριθμὸς μηχανῶν.

1. Ἐκαστον δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος δέον νὰ φέρῃ δύο τοῦλάχιστον προωστήριους μηχανὰς εἰς τρόπον ὥστε ἡ διακοπὴ τῆς λειτουργίας τῆς μιᾶς ἐξ αὐτῶν νὰ μὴ ἐμποδίσῃ τὴν λειτουργίαν τοῦ σκάφους ὑπὸ μειωμένην ταχύτητα καὶ συμβατικὸν ἐκτόπισμα διὰ νὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ κίνησις εἰς λιμένα καταφυγῆς.

2. Δέον νὰ ὑφίστανται διατάξεις εἰς τρόπον ὥστε βλάβῃ ἢ ἐκρήξις εἰς μίαν ἐκ τῶν μηχανῶν νὰ μὴ ἐπηρεάσῃ κατὰ τὸ δυνατόν, τὴν λειτουργίαν τῆς ἐτέρας μηχανῆς.

## "Αρθρον 49.

Ἀερισμὸς μηχανοστασίου.

Τὸ μηχανοστάσιον δέον νὰ ἀερίζεται ἐπαρκῶς εἰς τρόπον ὥστε :

α) Νὰ ἐξασφαλίζεται ἐπαρκὴς ποσότης ἀέρος διὰ τὰς μηχανὰς, καὶ

β) Νὰ ὑφίστανται αἱ ἀναγκαῖαι συνθήκαι ασφαλείας κατὰ τὴν ἐργασίαν τοῦ προσωπικοῦ μηχανοστασίου ὑπὸ πλήρη λειτουργίαν τῶν μηχανῶν.

## "Αρθρον 50.

Προστασία ἐναντι τοῦ θορύβου.

Δέον νὰ λαμβάνωνται τὰ κατάλληλα μέτρα διὰ τὴν μείωσιν τοῦ θορύβου καὶ τῶν δονήσεων εἰς τὸ μηχανοστάσιον ἐντὸς ἀνεκτῶν ὁρίων διὰ τὸ προσωπικόν. Ἐὰν τοῦτο δὲν καθίσταται δυνατόν δέον νὰ προβλέπεται ἐπαρκὴς καὶ ικανοποιητικὴ μόνωσις τῶν χώρων μηχανοστασίου καὶ νὰ διατίθενται κατάλληλα μέσα προστασίας τῆς ἀκοῆς τοῦ προσωπικοῦ μηχανοστασίου.

## "Αρθρον 51.

Ἀσφάλεια μηχανῆς.

1. 'Η σχεδίασις τῶν μηχανῶν δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε :

α) Ἡ ἀποδιδόμενη ἰσχύς νὰ εὐρίσκεται πάντοτε ἐντὸς τῶν ἐγκεκριμένων ὁρίων.

β) Νὰ παρέχεται ἡ μεγαλύτερα δυνατὴ ἀσφάλεια ἐναντι ὑπερταχύνσεως.

γ) Αἱ συσκευαὶ ασφαλείας νὰ μὴ διακόπτουν τὴν λειτουργίαν τῶν μηχανῶν ἄνευ προηγουμένης ἀναγγελίας ὑπτικής ἢ καὶ ἀκουστικῆς, ἐκτός ἐὰν τοῦτο εἶναι ἀναγκαῖον.

2. Ἐκάστη μηχανὴ δέον νὰ εἶναι ἐφοδιασμένη διὰ :

α) Συσκευῆς διακοπῆς τῆς λειτουργίας της εἰς περιπτώσιν ὑπερταχύνσεως.

β) Τοῦλάχιστον δύο μέσων διακοπῆς τῆς λειτουργίας της ὑπὸ οἰασδήποτε συνθήκας λειτουργίας.

## "Αρθρον 52.

Ἀντοχὴ μηχανῶν.

1. Τὰ κύρια ἐξαρτήματα τῶν μηχανῶν δέον νὰ εἶναι ικανοποιητικῆς ἀντοχῆς διὰ νὰ ὑφίστανται ἐπιτυχῶς τὰς θερμικάς καὶ δυναμικάς καταπονήσεις τῆς φυσιολογικῆς λειτουργίας καὶ τὰς τοιαύτας περιπτώσεις βλάβης.

2. Τὰ σκεύη πιέσεως δέον νὰ εἶναι κατασκευασμένα κατὰ τρόπον ὥστε νὰ μὴ τίθεται ἐν κινδύνῳ ἡ ἀσφάλεια τοῦ σκάφους ἐν περιπτώσει βλάβης.

3. Ἡ σχεδίασις τῶν μηχανῶν δέον νὰ παρέχῃ τὴν μεγαλύτεραν δυνατὴν ἀσφάλειαν ἐναντι κινδύνων πυρκαϊᾶς ἢ ἐκρήξεως.

4. Δέον νὰ προβλέπωνται ἐπαρκῆ ἐνδεικτικὰ ὄργανα διὰ τὴν παρακολούθησιν τῆς λειτουργίας τῶν μηχανῶν.

## "Αρθρον 53.

Ἀεριοστρόβιλοι.

1. Οἱ ἀεριοστρόβιλοι δέον νὰ εἶναι σχεδιασμένοι, κατασκευασμένοι καὶ ἐγκατεστημένοι κατὰ τρόπον ἀποκλείοντα ἐπικίνδυνον ἀτάθειαν κατὰ τὴν λειτουργίαν των καὶ μέχρι τῆς μεγίστης ἐγκεκριμένης σταθερᾶς ταχύτητος.

2. Δέον νὰ προβλέπωνται εἰδικὰ μέσα διὰ τὴν ἀποφυγὴν λειτουργίας ὑπὸ συνθήκας ὑπερβολικῶν δονήσεων.

3. Ἡ ἐγκατάστασις δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἀποφεύγονται ὑπερβολικαὶ δονήσεις εἰς τὸ σκάφος.

## "Αρθρον 54.

Μηχαναὶ Ντῆζελ.

1. Οἰαδήποτε προωστήριος μηχανὴ ντῆζελ δέον νὰ ἔχῃ στρεπτικὰς ταλαντώσεις καὶ λοιπὰ χαρακτηριστικὰ δονήσεως ἐγκεκριμένας ἀπὸ τὸν Νηογνώμονα ὥστε παρακολουθεῖ τὸ πλοῖο.

2. Ἡ ἐγκατάστασις δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἀποφεύγονται ὑπερβολικαὶ δονήσεις εἰς τὸ σκάφος.

3. Αί σωληνώσεις ἐγγύσεως τοῦ καυσίμου δέον νὰ εἶναι τοποθετημέναι κατὰ τρόπον ἀποκλείοντα ἐκτόξευσιν τοῦ καυσίμου ἐπὶ θερμῶν ἐπιφανειῶν ἐν περιπτώσει διαρροῆς ἢ θραύσεως αὐτῶν.

Ἐὰν τοῦτο δὲν καθίσταται δυνατὸν ἢ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ τὴν ἐγκατάστασιν διπλῶν σωληνώσεων καὶ διατάξεις συγκεντρώσεως τῶν διαρροῶν εἰς ἀσφαλῆ θέσιν ὅπου θὰ ὑφίσταται σύστημα ἀναγγελίας τῆς διαρροῆς. Εἰς περιπτώσιν μὴ ἐπανδρωμένων μηχανοστασίων ἢ ἀνωτέρω διατάξεις εἶναι ὑποχρεωτικῇ.

4. Μηχαναὶ μὲ διάμετρον κυλίνδρου μεγαλύτεραν τῶν 200 χιλιοστομέτρων ἢ ὄγκου στροφαλοθαλάμου μεγαλύτερου τῶν 0,6 κυβικῶν μέτρων δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένοι μὲ ἀνακουφιστικὰ βαλβίδας ἐκρήξεως στροφαλοθαλάμου ἐπαρκoὺς ἐπιφανείας. Τὸ ἐν λόγῳ σύστημα δέον νὰ μὴ θέτῃ εἰς κίνδυνον τὴν ἀσφάλειαν τοῦ προσωπικοῦ.

5. Ἡ λιπανσις δέον νὰ εἶναι ἐπαρκὴς δι' ὅλας τὰς στροφὰς τῶν μηχανῶν καὶ νὰ ἀποφεύγεται ἡ ἐκτόξευσις ἐλαίου, ὑπὸ οἵαδήποτε συνθήκας λειτουργίας τοῦ σκάφους.

6. Δέον νὰ προβλέπεται σύστημα ἀναγγελίας ἢ αὐτομάτου μειώσεως τῶν στροφῶν ἢ διακοπῆς τῆς λειτουργίας τῆς μηχανῆς εἰς περιπτώσιν ἐπικινδύνου πτώσεως τῆς πίεσεως τοῦ ἐλαίου λιπάνσεως. Ἡ αὐτόματος διακοπὴ ἐπιτρέπεται μόνον ὁσάκις ὑφίσταται κίνδυνος πυρκαϊᾶς ἢ ἐκρήξεως.

7. Ἰοσάκις προβλέπεται ἐκκίνησις, ἀναστροφή ἢ ἐλεγχος τῆς μηχανῆς διὰ πεπιεσμένου ἀέρος, αἱ διατάξεις τῶν ἀεροσυμπιεστῶν καὶ ἀεροφυλακίων καὶ τοῦ συστήματος ἐκκινήσεως δέον νὰ εἶναι τοιαῦται ὥστε νὰ μειώνουν εἰς τὸ ἐλάχιστον τοὺς κινδύνους πυρκαϊᾶς καὶ ἐκρήξεως.

Ἄρθρον 55.

Συστήματα μεταδόσεως τῆς ἰσχύος.

1. Ἡ σχεδίασις, κατασκευὴ καὶ ἐγκατάστασις τῶν συστημάτων μεταδόσεως τῆς ἰσχύος, δέον νὰ παρέχουν τὴν μεγαλύτεραν δυνατὴν ἀσφάλειαν.

2. Τὰ συστήματα μεταδόσεως τῆς ἰσχύος δέον νὰ εἶναι ἱκανοποιητικῆς ἀντοχῆς εἰς τρόπον ὥστε νὰ ὑφίστανται ἐπιτυχῶς τοὺς πλέον ἀντιθέτους συνδυασμοὺς φορτίων ἄνευ κινδύνου βλάβης.

3. Ἡ σχεδίασις τῶν αξόνων δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ μὴ δέχωνται περιστροφὰς ἢ δονήσεις πλέον τῶν 105 % τῆς μεγίστης ταχύτητος περιστροφῆς τὴν ὁποίαν δύνανται νὰ ὑποστοῦν.

4. Δέον νὰ προβλέπωνται μέσα ἐγκαίρου ἀναγγελίας τυχάν βλάβης τοῦ συστήματος τροφοδοτήσεως λιπαντικοῦ ρευστοῦ ἢ πτώσεως τῆς πίεσώς του εἰς σημεῖον δυνάμενον νὰ προκαλέσῃ ἐπικινδύνους συνθήκας.

Ἄρθρον 56.

Μηχανισμοὶ προώσεως καὶ ἀνυψώσεως.

1. Αἱ συνθήκαι προώσεως καὶ ἀνυψώσεως δύνανται νὰ ἐπιτυγχάνωνται ὑπὸ ἰδιαίτερων μηχανισμῶν ἢ ἐνὸς μόνου εἰδικοῦ μηχανισμοῦ προώσεως καὶ ἀνυψώσεως. Οἱ μηχανισμοὶ προώσεως δύνανται νὰ εἶναι προωστήρες ἑλικες ἀέρος ἢ ὕδατος ἢ προωστήρες ἐκτοξεύσεως ὕδατος δι' ὅλους τοὺς τύπους τῶν σκαφῶν. Οἱ μηχανισμοὶ ἀνυψώσεως ἀφορῶν μόνον εἰς τὰ ἀερόστρωμα ὀχήματα.

2. Οἱ μηχανισμοὶ προώσεως εἶναι ἐκεῖνοι οἱ ὁποῖοι παρέχουν ἀμέσως τὴν προωστήριον δυνάμιν καὶ περιλαμβάνουν μηχανὰς καὶ ἀγωγούς, ἐπιστόμια, πτερύγια, προφύσια καὶ ἀκροφύσια ἢ κυρίᾳ λειτουργίᾳ τῶν ὁποίων ἀποβλέπει εἰς τὴν διανομὴν τῆς προωστηρίου δυνάμεως.

3. Οἱ μηχανισμοὶ ἀνυψώσεως εἶναι ἐκεῖνοι οἱ μηχανισμοὶ οἱ ὁποῖοι ὑψώνουν ἀμέσως τὴν πίεσιν τοῦ ἀέρος καὶ κινεῖν τοῦτον μὲ κύριον σκοπὸν τὴν δημιουργίαν ἀνυψωτικῆς δυνάμεως διὰ τὰ ἀερόστρωμα ὀχήματα.

4. Οἱ μηχανισμοὶ προώσεως καὶ ἀνυψώσεως δέον νὰ εἶναι ἱκανοποιητικῆς ἀντοχῆς καὶ νὰ παρέχουν τὴν μεγαλύτεραν δυνατὴν ἀσφάλειαν.

5. Οἱ ἀνωτέρω μηχανισμοὶ δέον νὰ εἶναι σχεδιασμένοι, κατασκευασμένοι καὶ ἐγκατεστημένοι εἰς τρόπον ὥστε :

α) Νὰ μειοῦται εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατὸν ὁ κίνδυνος ἀναρροφῆσεως ξένων ἀντικειμένων.

β) Νὰ μειοῦται εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατὸν ὁ κίνδυνος ἀτυχημάτων εἰς τὸ προσωπικὸν συνεπείᾳ τῆς λειτουργίας των, καὶ

γ) Νὰ καθίσταται δυνατὸς ὁ ἀσφαλὴς καθαρισμὸς αὐτῶν ἀπὸ τυχόν ξένα ἀντικείμενα κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ὑπηρεσίας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ζ'

Βοηθητικὰ συστήματα μηχανοστασίου.

Ἄρθρον 57.

Συστήματα ρευστῶν.

1. Ἡ κατασκευὴ καὶ διατάξεις τῶν συστημάτων ρευστῶν δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίσῃ ἀσφαλῆ καὶ ἀποδοτικὴν ροὴν τῶν ρευστῶν εἰς τὴν προβλεπόμενὴν ποσότητα καὶ πίεσιν ὑπὸ ὅλας τὰς συνθήκας λειτουργίας τοῦ σκάφους.

2. Ἡ μεγίστη ἐπιτρεπομένη πίεσις λειτουργίας εἰς οἷον-δήποτε σημεῖον τοῦ συστήματος ρευστῶν δέον νὰ μὴ ὑπερβαίῃ τὴν μεγίστην ἀποδεκτὴν ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. πίεσιν σχεδίασεως τοῦ συστήματος, λαμβανομένης πάντοτε ὑπ' ὄψιν τῆς ἀντοχῆς τῶν ὑλικῶν κατασκευῆς του. Συστήματα τὰ ὁποῖα δύνανται νὰ ἐκτίθενται εἰς πιέσεις μεγαλύτερας τῆς μεγίστης ἐπιτρεπομένης πίεσεως λειτουργίας, δέον νὰ προστατεύωνται διὰ καταλλήλων ἀνακουφιστικῶν βαλβίδων.

3. Αἱ δεξαμεναὶ καὶ σωληνώσεις δέον νὰ ὑποβάλλωνται εἰς δοκιμὰς πίεσεως καθοριζομένης ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. εἰς ὅρια ἐξασφαλίζοντα τὴν ἀσφάλειαν τῶν συστημάτων. Κατὰ τὰς ἀνωτέρω δοκιμὰς δέον νὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὄψιν τυχόν στατικά δυνάμεις λόγῳ ὑπερχειλίσεως καὶ αἱ δυναμικαὶ κοπώσεις ἐκ τῶν δονήσεων καὶ κραδασμῶν τοῦ σκάφους.

4. Τὸ ὑλικὸν κατασκευῆς τῶν σωληνώσεων δέον νὰ εἶναι κατάλληλον διὰ τὰ ρευστὰ τὰ ὁποῖα θὰ διέρχωνται δι' αὐτῶν, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν καὶ τῆς ἀντοχῆς αὐτοῦ εἰς τὸ πῦρ κατὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγρ. 4 τοῦ ἁρθροῦ 85.

5. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν χρῆσιν μὴ μεταλλικῶν σωλῆνων ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι δὲν θὰ θιγῇ ἡ ἀντοχὴ τοῦ σκάφους καὶ ἡ στεγανότης καταστροφωμάτων καὶ φρακτῶν.

Ἄρθρον 58.

Συστήματα καυσίμων.

1. Αἱ σωληνώσεις καυσίμων δέον νὰ εἶναι προσιταί, προστατευμένοι ἔναντι μηχανικῆς βλάβης, ἀσφαλισμένοι ἔναντι κραδασμῶν καὶ δονήσεων καὶ τοποθετημένοι εἰς τρόπον ὥστε νὰ μὴ διέρχωνται διὰ τῶν διαμερισμάτων ἐπιβατῶν, φορτίου ἢ πληρώματος. Αἱ εὐκαμπτοὶ σωληνώσεις καυσίμων δέον νὰ φέρουν καταλλήλους συνδέσμους, ἀνθεκτικούς εἰς τὸ ἄλλας, ὕδωρ, ἔλαιον καὶ εἰς τοὺς κραδασμοὺς καὶ δονήσεις, νὰ εἶναι ὁραταί, εὐχερῶς προσιταὶ καὶ νὰ μὴ διέρχωνται διὰ τῶν ὕδατοστεγῶν φρακτῶν.

2. Αἱ σωληνώσεις πληρώσεως, ἐξαερισμοῦ καὶ ὑγρῶν δέον νὰ εἶναι καταλλήλου μεγέθους καὶ νὰ καταλλήλουν εἰς σημεῖον ἀσφαλές.

3. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ σύστημα ἐλέγχου τοῦ συστήματος καυσίμων ἐκ θέσεως εὐχερῶς προσιτῆς εἰς τὸ πλήρωμα. Ἐὰν ὑπάρχουν δεξαμεναὶ βαρύτητος δέον νὰ προβλέπεται ἡ ὑπαρξίς εἰς τὰς δεξαμενάς ταύτας τηλεχειριζομένων βαλβίδων διακοπῆς.

Ἄρθρον 59.

Υδραυλικά συστήματα.

Κατὰ τὴν σχεδίασιν τῶν σωληνώσεων ὑδραυλικῶν συστημάτων, δέον ὅπως ἐπὶ πλεον τῶν ἀπαιτήσεων τῆς παραγρ. 2 τοῦ ἁρθροῦ 57 ὑπολογίζεται καὶ ἡ ἐπιπρόσθετος πίεσις συνεπείᾳ ὑδραυλικῶν πληγμάτων ὡς καὶ ὁ λόγος αὐξήσεως τῆς πίεσεως ἐκ τῆς ἀνωτέρω αἰτίας.

Ἄρθρον 60.

Συστήματα πεπιεσμένου ἀέρος.

Ἡ Ε.Ε.Π. ἐλέγχει καὶ ἐγκρίνει τὴν καταλληλότητα

άντοχην και αποδοτικότητα των συστημάτων πεπιεσμένου αέρος.

Άρθρον 61.

Συστήματα λιπάνσεως.

Τα συστήματα ελαίου λιπάνσεως δέον να σχεδιάζονται, κατασκευάζονται, εγκαθίστανται και δοκιμάζονται κατά τας οδηγίας της Ε.Ε.Π.

Άρθρον 62.

Συστήματα απαντήσεως κυτών.

1. Δέον να προβλέπονται συστήματα άντλήσεως των υδάτων από όλα τα ύδατοστεγή διαμερίσματα, εκτός εάν η Ε.Ε.Π. κρίνη ότι εις τινε διαμερίσματα τοιαύτα συστήματα δεν είναι αναγκαία.

2. Διατάξεις διά την απάντησιν των κυτών όλων των διαμερισμάτων, δέον να προβλέπονται κατά την σχεδίασιν του σκάφους. Τα συστήματα ταύτα δέον να είναι εγκατεστημένα κατά τρόπον αποκλείοντα την διαρροήν εξ ενός διαμερίσματος εις έτερον και να δύνανται να λειτουργούν υπό όλης τας συνθήκας λειτουργίας του σκάφους.

3. Δέον να ύφίστανται δύο τουλάχιστον άντλίες διά την απάντησιν των κυτών, εξ ών ή μία να χρησιμοποιήται αποκλειστικώς προς τόν σκοπόν τουτον. Οίαδήποτε έτερα άντλία δύνανται να χρησιμοποιηθῇ ως δευτέρα τοιαύτη, εξαιρέσει της άντλίας ελαίου και καυσίμων.

4. Αί άνωτέρω άντλίες δύνανται να είναι μόνιμοι ή φορηταί, παροχής τουλάχιστον 1,5 τόννου ανά ώραν.

5. Η παροχή εκάστης άντλίας απαντήσεως κυτών δέον γενικώς να είναι σύμφωνος προς τόν κάτωθι τύπον :

$$Q = 3,75 \left( 1 + \frac{L}{36} \right)^2$$

όπου Q = παροχή εις τόννους ανά ώραν  
L = τό μήκος του πλοίου εις μέτρα.

6. Η Ε.Ε.Π. αναλόγως του τύπου και μεγέθους του σκάφους δύνανται να επιτρέψῃ την εγκατάστασιν άντλιών μικροτέρας παροχής, αλλά εις ουδεμίαν περίπτωσιν μικροτέρας του

$$Q = 0,05 LW$$

όπου Q = Παροχή εις τόννους ανά ώραν με έλάχιστον 1 τόννον ανά ώραν και

LW = άφορτον εκτόπισμα του σκάφους.

7. Αί έσωτερικαί διάμετροι των δικτύων άναρροφήσεως δεν επιτρέπεται να είναι μικρότεροι των 25 χιλιοστομέτρων. Τα δίκτυα άναρροφήσεως πρέπει να φέρουν κατάλληλα φίλτρα.

8. Χώροι κείμενοι υπεράνω της έπιφανείας του ύδατος, δέον να δύνανται να αποστραγγίζονται, εις την χειροτέραν περίπτωσιν βλάβης διά πλευρικῶν ανοιγμάτων φερόντων άνεπιστροφους βαλβίδας.

9. Εις τούς χώρους εις τούς όποιους απαιτείται εγκατάστασις απαντήσεως κυτών, δέον να ύφίσταται διάταξις αυτόματου άναγγελίας συγκεντρώσεως υδάτων εις τούς ύδροσυλλέκτας.

Άρθρον 63.

Συστήματα έρματος

Έάν ύφίστανται συστήματα έρματος, ή Ε.Ε.Π. έλέγχει τας άντλίας και σωληνώσεις των.

Άρθρον 64.

Συστήματα ψύξεως

Τα ύφιστάμενα συστήματα και διατάξεις ψύξεως δέον να είναι ικανά να τηρούν τας θερμοκρασίας των λιπαντικῶν και ύδραυλικῶν ρευστῶν έντός των όρίων του κατασκευαστού, υπό οίασδήποτε συνθήκας λειτουργίας του σκάφους.

Άρθρον 65.

Συστήματα εισαγωγῆς αέρος μηχανῶν.

Δέον να προβλέπονται διατάξεις διά την εισαγωγήν έπαρκούς ποσότητος αέρος εις τας μηχανάς. Αί διατάξεις αὐταί δέον να είναι ικανοποιητικῆς άντοχής.

Άρθρον 66.

Συστήματα άερισμοῦ.

Τα συστήματα και αί διατάξεις άερισμοῦ δέον να είναι τοιαῦτα ώστε να εξασφαλίζεται ή ασφαλῆς λειτουργία του σκάφους. Κατά την σχεδίασιν και εγκατάστασιν των συστημάτων τούτων δέον όπως πληροῦνται αί προϋποθέσεις του Κεφαλαίου Θ'.

Άρθρον 67.

Συστήματα εξαγωγῆς καυσαερίων.

1. Όλα τα συστήματα εξαγωγῆς καυσαερίων των μηχανῶν δέον να είναι τοιαῦτα ώστε να εξασφαλίζεται ή καλή λειτουργία των μηχανῶν και να μη δημιουργοῦνται κίνδυνοι εις την ασφαλῆ λειτουργίαν του σκάφους.

2. Τα άνωτέρω συστήματα δέον να είναι εγκατεστημένα κατά τρόπον αποκλείοντα την εισαγωγήν καυσαερίων εις τούς χώρους ένδιαίτησεως ή έτέρους χώρους όπου κινούνται οί έπιβαίνοντες ή εις συστήματα κλιματισμοῦ ή άγωγούς εισαγωγῆς αέρος.

3. Σωληνώσεις εξαγωγῆς καυσαερίων διερχόμεναι διά του σκάφους πλησίον της ισάλου γραμμῆς, δέον να φέρουν βαλβίδας διακοπῆς επί των πλευρῶν, εκτός εάν ή Ε.Ε.Π. καθορίσῃ έτερα ισόδυναμα μέσα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Η'.

Ηλεκτρικαί Έγκαταστάσεις

Άρθρον 68.

Γενικαί διατάξεις.

Τα ηλεκτρικά συστήματα επί των δυναμικῶς ύποστηριζομένων σκαφῶν, δέον να είναι σχεδιασμένα, κατασκευασμένα και εγκατεστημένα, εις τρόπον ώστε :

α) να εξασφαλίζεται ή μεγαλύτερα δυνατή ασφάλεια αὐτῶν, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν των κάτωθι παραγόντων :

(i) λειτουργίας άνευ έμφανίσεως έλαττωμάτων,

(ii) έμφανίσεως βλάβης, και

(iii) έμφανίσεως ειδικῶν συνθηκῶν συνεπεία βλάβης εις έτερον σύστημα του σκάφους.

β) Να εξασφαλίζεται ή ασφάλεια των έπιβαινόντων (π.χ. έναντι ηλεκτροπληξίας) και του σκάφους (π.χ. έναντι πυρκαϊᾶς).

Άρθρον 69.

Επιτρεπόμεναι τάσεις και διανομή της ηλεκτρικῆς ένεργείας.

1. Αί τάσεις διανομῆς της ηλεκτρικῆς ένεργείας επί του πλοίου διά συνεχῆς ή έναλλασσόμενον ρεύμα, δεν επιτρέπεται να υπερβαίνουν

α) 500 βόλτ διά ρεύμα προοριζόμενον δι' ισχύν, διά μαγειρεία, θερμανσιν ή έτερον μόνιμον εξοπλισμόν, και

β) 250 βόλτ διά φωτισμόν, ένδοσυγκεντρώσιν κ.λπ.

2. Η Ε.Ε.Π. δύνανται να δεχθῇ ὑψηλότερας τάσεις διά πρώσιν.

3. Διά την διανομήν της ηλεκτρικῆς ένεργείας δέον να χρησιμοποιοῦνται μονωμένα συστήματα δύο ή πρώιν άγωγῶν.

4. Απαγορεύεται γενικῶς ή γείωσις συστημάτων διανομῆς επί του σκάφους εξαιρέσει συστημάτων διανομῆς υπό τάσιν μικροτέραν των 55 βόλτ, τα όποια δύνανται να γειωνονται επί του σκάφους, υπό τῶν δόσιν ότι θα τηροῦνται αί ακόλουθοι προϋποθέσεις :

(α) Μελέτη ένδεχομένης γαλβανικῆς διαβρώσεως/ υπό φυσιολογικᾶς συνθήκας.

(β) Μελέτη των σημείων γείωσεως εις τρόπον ώστε να δύνανται να δέχονται άνευ κινδύνου τυχόν έτερα ρεύματα.

Τα άνωτέρω συστήματα επιτρέπεται να χρησιμοποιοῦνται μόνον μέχρι τούς πίνακας διανομῆς.

Τα τελικά ὑποκυκλώματα δέον εις πάσαν περίπτωσιν να έχουν μονωμένην γείωσιν.

5. Τό σύστημα γείωσεως επί του σκάφους δύνανται να χρησιμοποιηθῇ διά τούς εκκινητάς των κυρίων και βοηθητικῶν μηχανῶν.

6. Όσάκις χρησιμοποιηθῇ σύστημα διανομῆς διά κίνησιν,

θέρμανσιν ή φωτισμὸν ἄνευ γειώσεως, δέον νὰ προβλέπεται συσκευὴ ἐλέγχου τῆς ἀντιστάσεως μονώσεως.

#### Ἄρθρον 70.

Καλώδια καὶ προστατευτικοὶ μηχανισμοί.

1. Ὅλα τὰ ἡλεκτρικὰ καλώδια δέον νὰ εἶναι τουλάχιστον βραδυφλεγοὺς τύπου καὶ καταλλήλως τοποθετημένα εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἀποφεύγεται βλάβη ἢ φθορὰ των.

2. Τὰ καλώδια τὰ ὁποῖα ἐξυπηρετοῦν τὰς ἀναφερομένας εἰς τὸ ἄρθρον 77 παρ. 4 ὑπηρεσίας δὲν ἐπιτρέπεται νὰ διέρχονται διὰ περιοχῶν ἐπικινδύνων διὰ πυρκαϊάν, ὡς χώρους μηχανοστασίου κ.λπ. ἐκτὸς ἐκείνων τὰ ὁποῖα ἐξυπηρετοῦν τοὺς χώρους τούτους.

3. Ὅλαι αἱ μεταλλικαὶ θωρακίσεις καὶ ὁ ὄπλισμός των καλωδίων δέον νὰ εἶναι ἡλεκτρικῶς συνεχεῖς καὶ γειωμένοι, ἐκτὸς ἐὰν εἰς ἐξαιρετικὰς περιπτώσεις ἡ Ε.Ε.Π. παράσχω ἐξαιρέσεις ἐκ τῆς ὑποχρέωσης ταύτης.

4. Αἱ καταλήξεις καὶ συνδέσεις τῶν καλωδίων δέον νὰ λαμβάνουν χώραν εἰς κιβώτια ἐνώσεων.

5. Ἡ Ε.Ε.Π. καθορίζει τὰς εἰδικὰς ἀπαιτήσεις πρὸς ἀποφυγὴν κινδύνου πυρκαϊᾶς ἢ ἐκρήξεως ἐξ αἰτίας βλάβης καλωδίων διερχομένων διὰ περιοχῶν ἐπικινδύνων διὰ πυρκαϊάν ἢ ἐκρήξιν.

6. Αἱ διατάξεις τροφοδοτήσεως ἐκ τῆς κυρίας πηγῆς καὶ πηγῆς ἀνάγκης τῶν συστημάτων διανομῆς, αἱ ὁποῖαι διέρχονται διὰ μέσου περιοχῆς ἐπικινδύνου διὰ πυρκαϊάν, δέον νὰ διαχωρίζονται κατακορύφως, καὶ ὀριζοντίως καὶ εἰς ἐπαρκὲς εὖρος.

7. Αἱ βασικαὶ ὑπηρεσίαι δέον νὰ τροφοδοτοῦνται δι' ἰδιαιτέρων προστατευομένων κυκλωμάτων.

8. Ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τοῦ ἁρθρου 71 παρ. 1 ὅλα τὰ κυκλώματα δέον νὰ προστατεύονται ἐναντι βραχυκυκλώματος καὶ ὑπερφορτίσεως. Αἱ συσκευαὶ προστασίας τοῦ κυκλώματος, ἐφ' ὅσον καθίσταται πρακτικῶς δυνατόν, δέον νὰ εἶναι ἐγκατεστημένοι κατὰ τρόπον ὥστε τυχὸν ὑπερφόρτισις ἢ βραχυκύκλωμα νὰ ἀπομονώσῃ μόνον τὸ κύκλωμα τὸ ὁποῖον ἐθίγη.

#### Ἄρθρον 71.

Πηδاليουχία καὶ σταθεροποίησις.

1. Ἡ πηδاليουχία ἢ ἡ σταθεροποίησις τοῦ σκάφους ἢ ἀμφότεραι αἱ ἐν λόγῳ ὑπηρεσίαι ὁσάκις ἐξαρτῶνται βασικῶς ἀπὸ μίαν συσκευήν, τῆς ὁποίας ἡ λειτουργία ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὴν παροχὴν ἡλεκτρικῆς ἐνεργείας, δέον νὰ ἐξυπηρετοῦνται ὑπὸ δύο τουλάχιστον ἀνεξαρτήτων κυκλωμάτων τροφοδοτουμένων ἐκ τοῦ κυρίου πίνακος, μὲ δυνατότητα τροφοδοτήσεως τοῦ ἑνὸς ἐξ αὐτῶν ἐκ τοῦ πίνακος ἀνάγκης. Τὰ κυκλώματα ταῦτα δέον νὰ προστατεύονται ἐναντι βραχυκυκλώματος καὶ νὰ φέρουν σύστημα ἀναγγελίας ὑπερφορτίσεως.

2. Αἱ διατάξεις τῶν ἁρθρων 98 καὶ 100 διὰ τὴν τροφοδότησιν δι' ἡλεκτρικῆς ἐνεργείας ἐφαρμόζονται ἀναλόγως.

#### Ἄρθρον 72.

Φωτισμός κύριος καὶ ἀνάγκης.

1. Τὸ σύστημα κυρίου φωτισμοῦ τὸ ὁποῖον παρέχει φωτισμὸν εἰς τοὺς χώρους τοῦ σκάφους οἱ ὁποῖοι εἶναι προσιτοὶ καὶ χρησιμοποιοῦνται ἀπὸ τοὺς ἐπιβάτας καὶ τὸ πλήρωμα δέον νὰ τροφοδοτῆται ἐκ τῆς κυρίας πηγῆς ἐνεργείας.

2. Αἱ διατάξεις τοῦ συστήματος κυρίου φωτισμοῦ δέον νὰ εἶναι τοιαῦται ὥστε τυχὸν πυρκαϊὰ ἢ ἕτερα περιστάτικα εἰς τὸν χώρον ἐντὸς τοῦ ὁποίου εὐρίσκεται ἡ κυρία πηγὴ ἐνεργείας νὰ μὴ θέτῃ ἐκτὸς λειτουργίας τὸ σύστημα φωτισμοῦ ἀνάγκης.

3. Ἡ ἐντασις τοῦ συστήματος κυρίου φωτισμοῦ δέον νὰ εἶναι κατάλληλος εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἐπιτυγχάνεται :

α) ὁ ἐλεγχος ὅλων τῶν βασικῶν μηχανημάτων καὶ διατάξεων,

β) εὐχέρεια ἀναγνώσεως ὅλων τῶν ἐνδεικτικῶν καὶ καταγραφικῶν ὀργάνων,

γ) εὐχέρεια ἀναγνώσεως ὅλων τῶν ἐνδείξεων καὶ ἐπιγραφῶν, καὶ

δ) καλὴ ὁρατότης ἐντὸς τῶν χρησιμοποιουμένων ὑπὸ τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πληρώματος χώρων.

4. Ὁ φωτισμὸς ἀνάγκης δέον νὰ τίθεται αὐτομάτως εἰς λειτουργίαν ἐν περιπτώσει βλάβης τῆς κυρίας τροφοδοτήσεως καὶ νὰ εἶναι κατάλληλος διὰ νὰ διευκολύνῃ τὴν ἐγκατάλειψιν τοῦ σκάφους ἀπὸ τοὺς ἐπιβάτας καὶ τὸ πλήρωμα.

#### Ἄρθρον 73.

Ἐγκατάστασις ἡλεκτρικοῦ ἐξοπλισμοῦ.

1. Ὁ ἡλεκτρικὸς ἐξοπλισμὸς δέον νὰ εἶναι σχεδιασμένος, κατασκευασμένος καὶ ἐγκατεστημένος κατὰ τρόπον ὥστε νὰ εἶναι κατάλληλος διὰ οἰκονομικῶς τάσιν μὲ τὴν ὁποίαν προβλέπεται νὰ τροφοδοτηθῇ καὶ νὰ μὴ δημιουργῇ κίνδυνον ἢ προξενῇ ἀτυχήματα εἰς τὸ προσωπικὸν ὑπὸ φυσιολογικὰς συνθήκας λειτουργίας.

2. Δέον νὰ προβλέπωνται κατάλληλα μέσα διακοπῆς τῆς τροφοδοτήσεως εἰς οἰονομικῶς κύριον ἢ δευτερεύον κύκλωμα κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ε.Ε.Π.

3. Ὁ ἡλεκτρικὸς ἐξοπλισμὸς δέον νὰ εἶναι σχεδιασμένος κατὰ τρόπον ἀποκλείοντα οἰονομικῶς ἀτύχημα λόγω ἐπαφῆς μὲ ἐκτεθειμένα τμήματά του ἢ τμήματα κινούμενα ἢ περιστρεφόμενα ἢ θερμαινόμενα ἐπιφανείας αἱ ὁποῖαι θὰ ἠδύναντο νὰ προξενήσουν ἐγκαύματα ἢ νὰ προκαλέσουν πυρκαϊάν.

4. Ὁ ἡλεκτρικὸς ἐξοπλισμὸς δέον νὰ προστατεύεται κατὰ τρόπον ἱκανοποιητικὸν εἰς τρόπον ὥστε νὰ μειοῦται εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατόν ὁ κίνδυνος πυρκαϊᾶς ἢ ἐτέρων ἐπικινδύνων καταστάσεων εἰς περιπτώσιν φθορᾶς του.

5. Ὅλα τὰ ἐκτεθειμένα μεταλλικὰ τμήματα τοῦ ἡλεκτρικοῦ ἐξοπλισμοῦ ἐκ τῶν ὁποίων δὲν προβλέπεται νὰ διέρχεται ρεῦμα, εἰς τὰς περιπτώσεις βλάβης, δέον νὰ εἶναι γειωμένα ἐκτὸς ἐὰν :

α) ὁ ἐξοπλισμὸς τροφοδοτεῖται μὲ ρεῦμα μὴ ὑπερβαῖνον τὰ 55 βόλτ ἢ

β) ὁ ἐξοπλισμὸς εἶναι κατασκευασμένος συμφώνως πρὸς τὴν ἀρχὴν τῆς διπλῆς μονώσεως.

6. Τὰ ἐξαρτήματα φωτισμοῦ δέον νὰ εἶναι τοποθετημένα κατὰ τρόπον ἀποκλείοντα τὴν ὑπερθέρμανσιν τῶν καλωδίων καὶ λοιπῶν γειτνιαζόντων ὀλικῶν.

7. Εἰς ὅλους τοὺς χώρους ὅπου δύνανται νὰ συγκεντροῦνται εὐφλεκτα μίγματα ἢ ἐγκατάστασις ἡλεκτρικοῦ ἐξοπλισμοῦ ἐπιτρέπεται ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι οὗτος εἶναι :

(α) ἀναγκαῖος διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν χώρων τούτων,

(β) κατάλληλος διὰ τοὺς χώρους τούτους, καὶ

(γ) ἡλεγμένος δι' ἀσφαλῆ λειτουργίαν ἐντὸς χώρων εἰς τοὺς ὁποίους συγκεντροῦνται ἀτμός, ἀέρια κ.λπ.

#### Ἄρθρον 74.

Ἡλεκτρικοὶ πίνακες.

1. Οἱ κύριοι ἡλεκτρικοὶ πίνακες καὶ οἱ τοιοῦτοι ἀνάγκης δέον ὅπως εἶναι :

α) Σχεδιασμένοι καὶ κατασκευασμένοι εἰς τρόπον ὥστε ὁ ἐξοπλισμὸς νὰ τοποθετῆται εὐχερῶς.

β) Εἶναι προστατευμένοι περιφερειακῶς.

γ) Φέρουν ὅλα τὰ ἐκτεθειμένα τμήματά των εἰς τὴν ὀπίσθιαν πλευρὰν των.

δ) Φέρουν ἐνδεικτικὰς ἐπιγραφὰς διὰ τὴν προστασίαν τοῦ προσωπικοῦ.

2. Ὁ ἡλεκτρικὸς πίναξ ἀνάγκης δέον νὰ εἶναι τοποθετημένος πλησίον τῆς πηγῆς ἐνεργείας ἀνάγκης καὶ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν παρ. 1, 2 καὶ 3 τοῦ ἁρθρου 77.

#### Ἄρθρον 75.

Συστοιχία συσσωρευτῶν.

1. Αἱ συστοιχίαι συσσωρευτῶν δέον νὰ εἶναι κατάλληλως τοποθετημέναι ἐντὸς διαμερισμάτων εἰδικῶς διευθετημένων καὶ ἀεριζομένων ἐπαρκῶς.

2. Αἱ χρησιμοποιούμεναι διὰ τὴν ἐκκίνησιν τῶν κυρίων μηχανῶν καὶ βοηθητικῶν μηχανημάτων συστοιχίαι συσσωρευτῶν δέον νὰ τοποθετοῦνται εἰς τὸ μηχανοστάσιον ἐντὸς ἀεροστεγῶν κιβωτίων ἀεριζομένων κεχωρισμένως.



3. Εἰς τοὺς χώρους ὅπου εὐρίσκονται συστοιχία συσσωρευτῶν, ἀπαγορεύεται ἡ ἐγκατάστασις ἡλεκτρικοῦ ἢ ἐτέρου ἐξοπλισμοῦ ὁ ὁποῖος συνιστᾷ πηγὴ ἀναφλέξεως εὐφλέκτων ἀερίων.

4. Ἐὰν αἱ χρησιμοποιούμεναι διὰ τὴν ἐκκίνησιν τῶν κυρίων μηχανῶν καὶ βοηθητικῶν μηχανημάτων συσσωρευτῶν εἶναι τοποθετημέναι συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 76 παρ. 1, 2, 3 καὶ ἔχουν ἐπιπρόσθετον χωρητικότητα συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 76 παρ. 4 καὶ 5, ἡ Ε.Ε.Π. δύναται εἰς ἐξαιρετικὰς περιπτώσεις νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν χρῆσιν τῶν συστοιχιῶν τούτων καὶ ὡς πηγῆς ἐνεργείας ἀνάγκης, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι θὰ πληροῦνται αἱ λοιπαὶ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 77 ὡς πρὸς τὴν χωρητικότητά των.

Ἄρθρον 76.

Κυρία πηγὴ ἡλεκτρικῆς ἐνεργείας.

1. Ἐκαστον δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος, εἰς τὸ ὁποῖον ἡ ἡλεκτρικὴ ἐνέργεια ἀποτελεῖ τὸ μοναδικὸν μέσον λειτουργίας τῶν βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν, μηχανημάτων καὶ ἀναγκαίων διατάξεων διὰ τὴν φυσιολογικὴν λειτουργίαν τοῦ σκάφους καὶ τὴν διατήρησιν καταλλήλων συνθηκῶν ἐνδιαίτησεως, δέον νὰ διαθέτῃ δύο τουλάχιστον κυρίας πηγὰς ἡλεκτρικῆς ἐνεργείας.

2. Αἱ κύριαι πηγαὶ ἡλεκτρικῆς ἐνεργείας δύνανται νὰ εἶναι :

α) Γεννήτριαι κινούμεναι ὑπὸ ἀνεξαρτήτων μηχανημάτων ἢ

β) γεννήτριαι κινούμεναι ὑπὸ τῶν κυρίων μηχανῶν ἢ

γ) συστοιχία συσσωρευτῶν ἢ

δ) συνδυασμὸς τῶν ἀνωτέρω περιπτώσεων.

3. Αἱ κύριαι πηγαὶ ἡλεκτρικῆς ἐνεργείας δέον νὰ εἶναι σχεδιασμέναι κατὰ τρόπον ὥστε :

α) Νὰ λειτουργοῦν κανονικῶς ὅταν εἶναι ἀνεξάρτητοι ἢ συνδεδεμένοι μεταξὺ των, ὡς ἂν προβλέπεται τοιαύτη σύνδεσις,

β) Βλάβη εἰς μίαν ἐξ αὐτῶν νὰ μὴ ἐπηρεάσῃ τὴν λειτουργίαν τῶν ἐτέρων, αἱ ὁποῖαι δέον νὰ καλύπτουν ὅλα τὰ βασικὰ φορτία, καὶ

γ) Ἡ τάσις καὶ συχνότης εἰς ὅλας τὰς βασικὰς ὑπηρεσίας νὰ τηρῇται ἐντὸς τῶν ὁρίων διὰ τὰ ὁποῖα ἔχει σχεδιασθῇ ὁ ἐξοπλισμὸς κατὰ τὴν διάρκεια οἰασδήποτε συνθήκης λειτουργίας.

4. Ἡ σχεδίασις τῶν κατὰ τὰς παρ. 2 καὶ 3 τοῦ παρόντος ἄρθρου κυρίων πηγῶν ἡλεκτρικῆς ἐνεργείας δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ἡ τροφοδότησις τῶν ὑπηρεσιῶν αἱ ὁποῖαι συμβάλλουν εἰς οἰανδήποτε συνθήκη λειτουργίας τοῦ σκάφους.

5. Ὅταν αἱ ἀνωτέρω πηγαὶ ἐνεργείας λειτουργοῦν συγχρόνως δέον νὰ εἶναι ἱκαναὶ νὰ παρέχουν τὴν ἀναγκαίαν ἐνέργειαν διὰ τὴν διατήρησιν τῶν καταλλήλων συνθηκῶν ἐνδιαίτησεως καὶ δι' οἰανδήποτε συνθήκην λειτουργίας τοῦ σκάφους.

6. Εἰς περίπτωσιν βλάβης οἰασδήποτε ἐκ τῶν ἀνωτέρω πηγῶν ἐνεργείας, αἱ ἀπομένουσαι τοιαῦται δέον νὰ εἶναι ἱκαναὶ νὰ τροφοδοτοῦν ὅλας τὰς ὑπηρεσίας τὰς ὁποίας ἡ Ε.Ε.Π. ἤθελε κρίνει ἀναγκαίας διὰ τὴν πρόωσιν, πηδαλιουχίαν, ἐξάντλησιν κυτῶν, πυρασφάλειαν, στοιχειώδη ἐνδοσυνεννόησιν καὶ ἀσφαλῆ ναυσιπλοῦν τοῦ σκάφους, περιλαμβανομένης καὶ τῆς ἐκκινήσεως τῶν κυρίων προωστηρίων μηχανῶν ἀπὸ τὴν κατάστασιν ἀκινήσιας.

7. Ἐὰν ὡς κύριαι πηγαὶ ἐνεργείας χρησιμοποιοῦνται μόνον συστοιχία συσσωρευτῶν ἢ συνδυασμὸς τούτων με γεννητρίας, ἡ χωρητικότης τῶν συστοιχιῶν δέον νὰ εἶναι ἐπαρκής διὰ τὴν τροφοδότησιν ὅλων τῶν ὑπηρεσιῶν αἱ ὁποῖαι ἀναφέρονται εἰς τὴν παρ. 6 τοῦ παρόντος ἄρθρου, διὰ περίοδον καθοριζομένην ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. ἐν σχέσει με τὴν περιοχὴν ναυσιπλοίας τοῦ σκάφους.

8. Ὅσάκις, ὡς κύριαι πηγαὶ ἐνεργείας, χρησιμοποιοῦνται συστοιχία συσσωρευτῶν, δέον νὰ προβλέπωνται κατάλληλοι διατάξεις φορτίσεως τῶν εἰς διάστημα, δι' ἕκαστον

συσσωρευτῆν, μικρότερον τῶν 8 ὥρων. Ἡ φόρτισις δέον νὰ ἐπιτυγχάνεται διὰ γεννητρίας κινουμένης εἴτε ὑπὸ τῆς κυρίας μηχανῆς εἴτε δι' ἰδίων μέσων. Διὰ πολὺ μικροῦς πλάας ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἐγκρίνῃ μικροτέρας ἀποδόσεις φορτίσεως.

9. Αἱ διατάξεις φορτίσεως τῶν συσσωρευτῶν δέον νὰ εἶναι τοιαῦται ὥστε νὰ ἐπιτρέπεται ἡ τροφοδότησις ἀνεξαρτήτως ἐὰν οὗτοι τελοῦν ἢ μὴ ὑπὸ φόρτισιν.

Ἄρθρον 77.

Πηγὴ ἡλεκτρικῆς ἐνεργείας ἀνάγκης.

1. Ἐκαστον δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος δέον νὰ φέρῃ αὐτόματον πηγὴν ἡλεκτρικῆς ἐνεργείας ἀνάγκης, τοποθετημένην εἰς θέσιν εὐρισκομένην ὑπεράνω τῆς ισάλου γραμμῆς, ὡς αὕτη καθορίζεται εἰς Κεφάλαιον Δ' διὰ τὴν περίπτωσιν βλάβης.

2. Ἡ τροφοδότησις τῆς ἐνεργείας ἀνάγκης δέον νὰ ἐπιτυγχάνεται αὐτομάτως καὶ εἰς χρόνον μὴ ὑπερβαίνοντα τὰ 20 δευτερέλεπτα.

3. Ἡ θέσις τῆς πηγῆς ἐνεργείας ἀνάγκης δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ὅτι ἡ πυρκαϊὰ ἢ ἐτέρα σφοδρὰ βλάβη ἐντὸς τοῦ χώρου ὅπου εὐρίσκεται ἡ κυρία πηγὴ ἐνεργείας ἢ ἐντὸς τοῦ μηχανοστασίου δὲν θὰ ἐπηρεάσῃ τὴν τροφοδότησιν καὶ διανομὴν τῆς ἐνεργείας ἀνάγκης.

4. Ἡ πηγὴ ἐνεργείας ἀνάγκης δέον νὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ τροφοδοτῇ συγχρόνως τὰς ἀκολουθοῦσας ὑπηρεσίας :

α) Διὰ περίοδον 2 ὥρων, φωτισμὸν ἀνάγκης εἰς

(i) τοὺς χώρους στοιβασίας τῶν σωστικῶν μέσων

(ii) τὰς ὁδοὺς διαφυγῆς καὶ σημεῖα ἐπιβίβασις

(iii) τὰ διαμερίσματα ἐπιβατῶν

(iv) τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὸν χώρον τῆς πηγῆς ἐνεργείας ἀνάγκης

(v) τοὺς σταθμοὺς ἐλέγχου

(vi) τοὺς χώρους στοιβασίας τῶν μέσων πυρασφαλείας, καὶ

(vii) τὸ πηδάλιον.

β) Διὰ περίοδον 2 ὥρων :

(i) τοὺς κυρίους φανοὺς ναυσιπλοίας

(ii) τὰ μέσα ἐνδοσυνεννόησεων πρὸς τοὺς ἐπιβάτας καὶ τὸ πλήρωμα

(iii) τὰ συστήματα ἀνιχνεύσεως πυρκαϊᾶς καὶ γενικοῦ συναγερμοῦ, καὶ

(iv) τοὺς τηλεχειριζομένους μηχανισμοὺς τῶν συστημάτων κατασβέσεως πυρκαϊᾶς ἐὰν ταῦτα εἶναι ἡλεκτρικά.

γ) Διὰ περίοδον 4 ὥρων διακοπτομένης λειτουργίας :

(i) τὴν σειρῆνα τοῦ σκάφους ἐὰν αὕτη εἶναι ἡλεκτρικὴ, καὶ

(ii) τὸν μόνιμον προβολέα ἐὰν δὲν τροφοδοτῇται ὑπὸ ἰδίων συσσωρευτῶν.

δ) Διὰ περίοδον 4 ὥρων :

(i) τὰς συσκευὰς ραδιοεπικοινωνιῶν τὰς ὁποίας θὰ καθορίσῃ ἡ Ε.Ε.Π. ἐκτὸς ἐὰν αὗται τροφοδοτοῦνται ὑπὸ ἰδιαιτέρων συσσωρευτῶν.

(ii) τὰ στοιχειώδη ἡλεκτρικὰ ὄργανα καὶ ἐλέγχους διὰ τὴν πρόωσιν τῶν μηχανῶν, ἐὰν δὲν τροφοδοτοῦνται ὑπὸ ἰδιαιτέρων μέσων.

5. Τὸ σύστημα φωτισμοῦ ἀνάγκης δέον νὰ εἶναι τοιοῦτον ὥστε ἐκρηγῇ πυρκαϊᾶς ἢ ἐμφάνισις ἐτέρου περιστατικοῦ ἐντὸς τῶν χώρων εἰς τοὺς ὁποίους εὐρίσκεται ἡ πηγὴ ἐνεργείας ἀνάγκης νὰ μὴ θέτῃ τοῦτο ἐκτὸς λειτουργίας.

6. Ἡ πηγὴ ἡλεκτρικῆς ἐνεργείας ἀνάγκης δύναται νὰ εἶναι συστοιχία συσσωρευτῶν ἢ γεννητρία κινουμένη δι' ἰδίων μέσων καὶ τροφοδοτούμενη διὰ καυσίμου ἰδιαιτέρας δεξαμενῆς.

7. Ἡ συστοιχία συσσωρευτῶν δέον νὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ παρέχῃ τὸ φορτίον ἀνάγκης, ἐκφορτιζομένη με σταθερὸν τάσιν ἢ τουλάχιστον με  $\pm 12\%$  τῆς ὀνομαστικῆς τάσεως.



8. Εἰς τὴν θέσιν ἐλέγχου τοῦ σκάφους δέον νὰ ὑφίσταται ἐνδεδεικτὸν ὄργανον ἐμφαίνον ἐὰν ἡ συστοιχία συσσωρευτῶν ἀνάγκης τελῇ ὑπὸ ἐκφόρτισιν ἢ ἐὰν ἡ γεννήτρια ἀνάγκης εἶναι ἐν λειτουργίᾳ.

9. Τὸ σύστημα ἀνάγκης δέον νὰ λειτουργῇ ἱκανοποιητικῶς ὑπὸ τὰς δυσμενεστάτας προβλεπομένας συνθήκας καὶ νὰ περιλαμβάνῃ μηχανισμοὺς ἐλέγχου τῶν αὐτομάτων διατάξεων.

α) Περιοχαὶ ἐπικίνδυνον διὰ πυρκαϊάν :

Τὰ διαμερίσματα πρὸς τὰ ὁποῖα ἡ γειτνίασις με καύσιμα ὑλικά ἢ εὐφλεκτα ὑγρά καὶ δυναμικὰς πηγὰς ἐναύσεως (ἡλεκτρικὸς ἐξοπλισμὸς, θερμαὶ ἐπιφάνειαι κλπ.) δύναται νὰ προκαλέσουν ἐναρξιν πυρκαϊᾶς (χώροι μηχανοστασίου κλπ.)

β) Σταθμοὶ ἐλέγχου :

Οἱ χώροι οἱ ὁποῖοι περιέχουν κύρια ὄργανα ἐλέγχου καὶ ὄργανα ἐλέγχου ἀνάγκης κυρίους ἢ δευτερεύοντας, τὰς τηλεπικοινωνιακὰς ἐγκαταστάσεις ἢ κύριον ἐξοπλισμὸν ναυσιπλοίας ἢ τὴν πηγὴν ἐνεργείας ἀνάγκης ἢ οἱ χώροι εἰς τοὺς ὁποίους εὐρίσκεται συγκεντρωμένος ὁ ἐξοπλισμὸς ἐλέγχου πυρασφαλείας.

γ) Χῶροι ἐιδικῆς κατηγορίας :

Οἱ κλειστοὶ χώροι οἱ ὁποῖοι προορίζονται διὰ τὴν μεταφορὰν αὐτοκινήτων με καύσιμα εἰς τὰς δεξαμενὰς τῶν διὰ τὴν κίνησιν τῶν, εἰς τοὺς ὁποίους τὰ αὐτοκίνητα δύνανται νὰ εἰσέρχωνται καὶ ἐξέρχωνται δι' ἰδίων μέσων καὶ οἱ ὁποῖοι εἶναι προσπελάσιμοι ἀπὸ τοὺς ἐπιβάτας.

δ) «Τυποποιημένη Δοκιμὴ πυρὸς» εἶναι ἡ δοκιμὴ κατὰ τὴν ὁποίαν δείγματα διαφραγμάτων ἐκτίθενται ἐντὸς δοκιμαστικοῦ κλιβάνου εἰς θερμοκρασίας ἀνταποκρινομένας περίπου πρὸς τὴν τυποποιημένην καμπύλην χρόνου - θερμοκρασίας. Τὰ δείγματα θὰ ἔχουν ἐκτεθειμένη ἐπιφάνειαν οὐχὶ μικροτέραν τῶν 4,65 τετραγ. μέτρων καὶ ὕψος (ἢ μήκος ἐπὶ καταστρωμάτων) 2,44 μέτρων, θὰ προσομοιάζουν ὅσον τὸ δυνατόν περισσότερον πρὸς τὴν ἐπιδιωκομένην κατασκευὴν καὶ θὰ περιλαμβάνουν ὅπου τοῦτο εἶναι ἀναγκαῖον τουλάχιστον ἓνα ἄρμον. Ἡ τυποποιημένη καμπύλη χρόνου - θερμοκρασίας καθορίζεται διὰ μίας γραφικῆς παραστάσεως συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα σημεία :

Εἰς τὸ τέλος τῶν 5 πρώτων λεπτῶν	538°C
» » » » 10 » »	704°C
» » » » 30 » »	843°C
» » » » 60 » »	927°C

ε) «Ἀκαυστον ὑλικόν» σημαίνει ὑλικόν, τὸ ὁποῖον δὲν καίγεται οὔτε ἀποδίδει εὐφλέκτους ἀτμοὺς εἰς ἀρκετὴν ποσότητα δι' αὐτανάφλεξιν, ὅταν θὰ θερμανθοῦν εἰς θερμοκρασίαν περίπου 750°C τούτου κρινομένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς πρὸς ἱκανοποίησιν τῆς, κατόπιν τῆς χρησιμοποίησεως μιᾶς ἐκ τῶν καθιερωμένων διαδικασιῶν δοκιμῆς. (\*)

Οἰονδήποτε ἕτερον ὑλικόν εἶναι καύσιμον ὑλικόν.

στ) «Χάλυψ ἢ ἄλλο ἰσοδύναμον ὑλικόν». «Ὅπου ἀπαντᾶται ἡ φράσις «χάλυψ ἢ ἄλλο ἰσοδύναμον ὑλικόν» αἱ λέξεις «ἰσοδύναμον ὑλικόν» σημαίνουν πᾶν ὑλικόν τὸ ὁποῖον, ἀφ' ἑαυτοῦ ἢ κατόπιν γενομένης μονώσεως παρουσιάζει ἰδιότητας κατασκευαστικὰς καὶ ἀντοχῆς ἰσοδυνάμους πρὸς τὰς τοῦ χάλυβος κατὰ τὸ τέλος τῆς ἐφαρμοζομένης ἐκθέσεως εἰς τὸ πῦρ τῆς τυποποιημένης δοκιμῆς πυρὸς (π.χ. τὸ ἄλουμίνιον μετὰ καταλλήλου μονώσεως).

ζ) «Χαμηλὴ ἐξάπλωσις φλογὸς» σημαίνει ὅτι ἡ οὕτω περιγραφόμενη ἐπιφάνεια θὰ ἀνίσταται ἐπαρκῶς εἰς τὴν ἐξάπλωσιν τῆς φλογός, τούτου καθοριζομένου διὰ καταλλήλου τρόπου δοκιμῆς εἰς τὴν ἐξάπλωσιν τῆς φλογός, τούτου καθοριζομένου διὰ καταλλήλου τρόπου δοκιμῆς τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

η) «Σημεῖον ἀναφλέξεως» σημαίνει τὸ σημεῖον ἀναφλέξεως τὸ ὁποῖον προσδιορίζεται ὑπὸ μιᾶς ἐγκεκριμένης συσκευῆς δοκιμῆς κλειστοῦ δοχείου.

(\*) Γίνεται μνεῖα τῆς Συστάσεως ἥτις υἱοθετήθη ὑπὸ τοῦ Ὁργανισμοῦ διὰ τῆς Ἀποφάσεως Α. 270 (νιι) ἐπὶ τῶν μεθόδων Δοκιμῆς διὰ τὴν πιστοποίησιν ὑλικῶν ναυτικῶν κατασκευῶν ὡς ἀκαύστων.

Ἄρθρον 79.

Γενικαὶ διατάξεις.

Διὰ τὴν διατήρησιν τῶν προβλεπομένων ἐπιπέδων πυρασφαλείας δέον νὰ πληροῦνται αἱ ἀκόλουθοι προϋποθέσεις :

1. Εἰς περίπτωσιν ἐντοπισμοῦ πυρκαϊᾶς τὸ πλήρωμα δέον νὰ εἶναι ἱκανὸν νὰ :

α) θέσῃ εἰς ἄμεσον λειτουργίαν τὰ πυροσβεστικὰ μέσα,  
β) ἐνημερώσῃ ἄμέσως τὸν λιμένα ἐκκινήσεως περὶ τοῦ περιστατικοῦ,

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Θ'.

Πυρασφάλεια.

Ἄρθρον 78.

Ὅρισμοί.

Κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, νοεῖται :

γ) λάβῃ τὰ ἀναγκαῖα μέτρα διὰ τυχὸν ἀναγκαῖαν ἐγκατάλειψιν τοῦ σκάφους.

2. Ἡ χρῆσις καυσίμου με σημείον ἀναφλέξεως κάτω τῶν 43°C δὲν συνιστᾶται. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν χρῆσιν καυσίμου με χαμηλότερον σημείον ἀναφλέξεως, οὐχὶ ὅμως κάτω τῶν 38°C, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι θὰ καθορίσῃ τὰ ἐπιπροσθέτα, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς, μέτρα ἀσφαλείας πρὸς ἀποφυγὴν κινδύνων πυρκαϊᾶς καὶ ἐκρήξεως.

3. Τὰ μέλη τοῦ πληρώματος δέον νὰ εἶναι καλῶς ἐκπαιδευμένα διὰ νὰ ἐνεργοῦν ἀποτελεσματικῶς ἐν περιπτώσει πυρκαϊᾶς καὶ ἐκτελοῦνται συχνὰ γυμνάσια πυρκαϊᾶς.

4. Ἡ συντήρησις καὶ αἱ ἐπισκευαὶ τοῦ σκάφους καὶ τοῦ ἐξοπλισμοῦ του, διενεργοῦνται κατὰ τὰς ὁδηγίας τοῦ κατασκευαστοῦ καὶ τὰς τυχόν συμπληρωματικὰς ὁδηγίας τῆς Ε.Ε.Π.

Ἄρθρον 80.

Πυρίμαχος προστασία.

1. Τὸ σκάφος δέον νὰ κατασκευάζεται δι' ἐγκεκριμένων ἀκαύστων ὑλικῶν ἱκανοποιητικῆς ἀντοχῆς. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν χρῆσιν ἑτέρων ὑλικῶν ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι θὰ καθορίσῃ ἐπιπροσθέτως ἀπαιτήσεις πρὸς ἐξασφάλισιν ἰσοδυνάμου ἀντοχῆς καὶ πυρασφαλείας.

2. Περιοχαὶ ἐπικίνδυνον διὰ πυρκαϊάν δέον νὰ περικλείωνται ὑπὸ πυριμάχων ὑποδιαίρέσεων πληρουσῶν τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παρ. 4 τοῦ παρόντος ἁρθρου καὶ ἔχουν ἱκανοποιητικὴν κατασκευαστικὴν ἀντοχήν. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ παράσῃ ἐξαίρεσις ἐκ τῆς ἐν λόγῳ ὑποχρεώσεως ἐὰν κρίνῃ ὅτι δὲν τυγχάνει ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει ἀναγκαία.

3. Σταθμοὶ ἐλέγχου, χώροι στοιβασίας σωστικῶν μέσων, ὁδοὺ διαφυγῆς καὶ χώροι ἐπιβίβάσεως ἐπὶ τῶν σωσιβίων σχεδιῶν, δέον ὅπως κατὰ τὸ δυνατόν μὴ γειτνιάζου με περιοχὰς ἐπικινδύνους διὰ πυρκαϊάν. Ἡ Ε.Ε.Π. καθορίζει τὴν πυρίμαχον προστασίαν τῶν ἐν λόγῳ χώρων σταθμῶν ἐλέγχου.

4. Αἱ πυρίμαχοι ὑποδιαίρεσεις δέον νὰ εἶναι κατὰ προτίμησιν κατασκευασμέναι με ἄκαυστα ὑλικά ὅμως ἢ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν χρῆσιν ἄλλων καταλλήλων μεμονωμένων ὑλικῶν τὰ ὁποῖα θὰ δύνανται νὰ ἐμποδίσουν τὴν δι' αὐτῶν διέλευσιν φλογῶν καὶ καπνοῦ κατὰ τὴν διάρκειαν τυποποιημένης δοκιμῆς πυρὸς καὶ διὰ χρονικὸν διάστημα ἴσον ἢ μεγαλύτερον τῶν 30 λεπτῶν.

5. Γενικώς, ἡ πυρίμαχος καὶ ἡ ἀκουστικὴ μόνωσις θὰ πρέπει νὰ εἶναι ἀπὸ ἀκαυστα ὑλικά.

6. Ὅλαι αἱ ὀροφαὶ καὶ ἐσωτερικαὶ ἐπενδύσεις θὰ πρέπει νὰ κατασκευάζωνται ἐξ ἀκαυστων ὑλικῶν. Διὰ τὰ ἐξωτερικὰ τοιχώματα εἶναι δυνατόν νὰ χρησιμοποιηθοῦν καύσιμα ὑλικά τὰ ὁποῖα δὲν ἔχουν πάχος μεγαλύτερον τῶν 1,5 χιλιοστῶν καὶ νὰ ἔχουν χαρακτηριστικὰ «χαμηλῆς ἐξαπλώσεως φλογός.»

7. Ἡ ἐπίπλωσις (ὁ ἐξοπλισμὸς) τοῦ σκάφους πρέπει νὰ κατασκευάζεται ἀπὸ ἀκαυστα ὑλικά. Ἐν τούτοις τὰ ὑλικά ποὺ χρησιμοποιοῦνται διὰ τὴν ἐπίστρωσιν καὶ τὸν εὐρπετισμὸν εἶναι δυνατόν νὰ εἶναι καύσιμα ὑλικά ἀλλὰ θὰ πρέπει νὰ ἔχουν χαρακτηριστικὸ «χαμηλῆς διαδόσεως φλογός.»

8. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν χρῆσιν ἄλλων ὑλικῶν ἐκτὸς ἐκείνων ἅτινα δὲν συμπεριλαμβάνονται εἰς τὰς παραγράφους 5,6,7 τοῦ παρόντος ἀρθροῦ ἐφ' ὅσον διαπιστώσῃ ὅτι οἱ ἐπιπρόσθετες διαφυλάξεις λαμβάνονται διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς ἀσφαλείας ἐναντι πυρκαϊᾶς.

#### Ἄρθρον 81.

Συστήματα ἀνιχνεύσεως καὶ κατασβέσεως πυρκαϊῶν.

1. Αἱ ἐπικινδυνὸι διὰ πυρκαϊᾶν περιοχαὶ δέον νὰ :

α) διαθέτουν ἐγκεκριμένου τύπου αὐτόματον σύστημα ἀνιχνεύσεως πυρκαϊᾶς, τὸ ὁποῖον θὰ δύναται νὰ παρέχῃ ἐνδειξιν εἰς τὸν σταθμὸν ἐλέγχου περὶ τοῦ χώρου ἐντὸς τοῦ ὁποίου ἐξεράγη πυρκαϊά, ὑπὸ ὅλας τὰς συνθήκας φυσιολογικῆς λειτουργίας τῶν ἐγκαταστάσεων.

β) Προστατεύονται με ἐγκεκριμένου τύπου τηλεχειριζόμενον, μόνιμον, ταχείας ἐνεργείας σύστημα κατασβέσεως κατάλληλον διὰ τὴν φύσιν τῆς πυρκαϊᾶς ἡ ὁποία ἐνδέχεται, νὰ ἐκραγῇ εἰς τοὺς χώρους τούτους. Ἀναλόγως τῆς ἀποδοτικότητος καὶ τῶν ἰδιαιτέρων χαρακτηριστικῶν τοῦ συστήματος τηλεχειρισμοῦ, δύναται ἡ Ε.Ε.Π. νὰ ἀπαιτήσῃ τὴν ἐγκατάστασιν τοῦ συστήματος ἐπιτοπίου χειρισμοῦ.

2. Οἱ στοθομοὶ ἐλέγχου, χώροι ἐνδιαίτησεως καὶ ἐπικινδυνὸι διὰ πυρκαϊᾶν περιοχαὶ, δέον νὰ διαθέτουν φορητοὺς πυροσβεστήρας, εἰς ἀριθμὸν καὶ εἶδος καθοριζόμενον ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π., δυναμένους νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἀμέσως.

3. Δέον νὰ διατίθενται ἀντλία πυρκαϊᾶς ὕδατος, τροφοδοτούσαι ἐπαρκεῖς εἰς ἀριθμὸν λήψεως πυρκαϊᾶς ἐκάστης ἐφοδιασμένης με ὀδόντιον σωλήνα καὶ ἀκροσωληνίων, ὥστε μία προβολὴ ὕδατος νὰ δύναται νὰ φθάσῃ εἰς οἰονδήποτε σημεῖον τοῦ πλοίου.

4. Εἰς τοὺς χώρους εἰδικῆς κατηγορίας θὰ διατίθεται αὐτόματον σύστημα ἀνιχνεύσεως πυρκαϊᾶς.

5. Ἐὰν χρησιμοποιῆται τὸ αὐτὸ αὐτόματον σύστημα ἀνιχνεύσεως πυρκαϊᾶς διὰ τὴν προστασίαν τῶν ἐπικινδύνων διὰ πυρκαϊᾶν περιοχῶν καὶ τῶν λοιπῶν χώρων, τὰ ἡλεκτρικὰ δίκτυα πρὸς τὰ ὁποῖα συνδεδεσθαι οἱ ἀνιχνευταὶ δέον νὰ εἶναι ἀνεξάρτητα.

#### Ἄρθρον 82.

Χώροι εἰδικῆς κατηγορίας.

1. Ἐκαστος χώρος εἰδικῆς κατηγορίας δέον ὅπως, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ε.Ε.Π. εἶναι ἐφοδιασμένος με ἓνα ἐκ τῶν ἀκολουθῶν συστημάτων κατασβέσεως πυρκαϊᾶς ἀναλόγως τοῦ μεγέθους του καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὀχημάτων τὰ ὁποῖα δύναται νὰ περιλάβῃ :

(α) Ἐγκεκριμένου τύπου, μόνιμον σύστημα ραντίσεως δι' ὕδατος κατάλληλον διὰ χειροκίνητον ἢ αὐτόματον λειτουργίαν δυνάμενον νὰ προστατεύῃ οἰονδήποτε σημεῖον τοῦ χώρου.

(β) Ἐγκεκριμένου τύπου σύστημα κατασβέσεως πυρκαϊᾶς δι' ἀερίου κατάλληλον διὰ πυρκαϊᾶς ὑγρῶν καυσίμων.

(γ) Ἐγκεκριμένου τύπου σύστημα δυνάμενον νὰ παραγάγῃ ἀφρόν ὑψηλῆς ἐκτονώσεως εἰς σημαντικὰς ποσότητας, εἰς τρόπον ὥστε νὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ προστασία οἰονδήποτε σημείου τοῦ χώρου.

(δ) Ἡμιφορητοὺς πυροσβεστήρας δυνάμενος νὰ χρησιμοποιηθοῦν ταχέως διὰ τὴν προστασίαν τοῦ χώρου ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι θὰ ὑφίστανται δύο τοιοῦτοι πυροσβεστήρες ἐφ' ὅσον ὁ χώρος οὗτος εἶναι μικρότερος τῶν 32 M<sup>2</sup>

2. Τὰ ὑπὸ στοιχεῖα (α), (β) καὶ (γ) συστήματα τῆς ἀνωτέρω παραγράφου δέον ὅπως εἶναι ἱκανὰ νὰ χειρίζονται ἐκ θέσεως ἐκτὸς τοῦ χώρου.

3. Ὁ ἐξοπλισμὸς ὁ ὁποῖος δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς πηγὴ ἀναφλέξεως εὐφλέκτων ἀερίων, καὶ εἰδικώτερον ὁ ἡλεκτρικὸς ἐξοπλισμὸς εἰς τοὺς χώρους τούτους δέον νὰ τοποθετῆται εἰς ὕψος τουλάχιστον 0,45 μέτρων ὑπεράνω τοῦ καταστρώματος.

4. Οἱ χώροι εἰδικῆς κατηγορίας δέον νὰ μονοῦνται ἐκ τοῦ διαμερίσματος κυβερνήσεως τῶν χώρων ἐνδιαίτησεως ἐπιβατῶν καὶ τῶν διόδων διαφυγῆς καθ' ὅσον καθίσταται πρακτικῶς δυνατόν.

#### Ἄρθρον 83.

Χειρισμὸς συστημάτων ἐλέγχου

Ὁ χειρισμὸς τῶν συστημάτων ἐλέγχου τὰ ὁποῖα ἀναφέρονται εἰς τὰ ἄρθρα 81 παρ. 1 85 παρ. 3 καὶ 86 παρ. 3, δέον νὰ εἶναι εὐχερὴς. Τὰ συστήματα ταῦτα δέον νὰ εἶναι συγκεκριμένα εἰς τὴν αὐτὴν θέσιν καὶ κατὰ προτίμησιν εἰς τὸν σταθμὸν ἐλέγχου.

#### Ἄρθρον 84.

Πυρασφάλεια χώρων φορτίων

Ἡ ΕΕΠ λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν τὸν τύπον τοῦ σκάφους τὸ μέγεθος αὐτοῦ τοὺς ἐκτελούμενους πλόας καὶ τυχὸν ἑτέρας εἰδικὰς συνθήκας, καθορίζει ποῖα ἐκ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἢ ἄλλες τινὲς διατάξεις τοῦ εἰδικοῦ Κανονισμοῦ περὶ πυροσβεστικῶν μέσων τῶν πλοίων δέον νὰ ἐφαρμόζωνται διὰ τὴν ἐναντι πυρκαϊᾶς προστασίαν τῶν χώρων φορτίου.

#### Ἄρθρον 85

Δεξαμεναὶ καὶ συστήματα καυσίμων καὶ ἐτέρων εὐφλέκτων ὑγρῶν

1. Αἱ δεξαμεναὶ αἱ ὁποῖαι περιέχουν καύσιμα καὶ ἑτέρα εὐφλεκτα ὑγρά δέον νὰ διαχωρίζωνται ἀπὸ τοὺς χώρους ἐπιβατῶν πληρώματος καὶ ἀποσκευῶν διὰ μέσων κλεισίματος στεγανῶν εἰς τὴν διόδον ἀτμῶν ἢ διὰ στεγανῶν κενῶν χώρων καταλλήλως ἀεριοζόμενων καὶ στραγγιζόμενων.

2. Καθ' ὅσον καθίσταται πρακτικῶς δυνατόν αἱ ἀνωτέρω δεξαμεναὶ δὲν θὰ κεῖνται ἐντὸς ἢ πλησίον περιοχῶν ἐπικινδύνων διὰ πυρκαϊᾶν. Ἐὰν κεῖνται ἐντὸς ἢ πλησίον τῶν ἀνωτέρω χώρων δέον νὰ εἶναι κατασκευασμέναι ἐκ χάλυβος ἢ ἐτέρου ἰσοδυνάμου ὑλικοῦ.

3. Δέον νὰ προβλέπωνται μέσα διακοπῆς τῆς ροῆς εὐφλέκτων ὑγρῶν εἰς περιοχὰς ἐπικινδύνους διὰ πυρκαϊᾶν. Τὰ μέσα ταῦτα καὶ ὁ ἐλεγχος αὐτῶν δέον νὰ κεῖνται ἐκτὸς τῶν ἐπικινδύνων διὰ πυρκαϊᾶν περιοχῶν. Ἡ ἀπομένουσα ἐντὸς σωλήνων, φίλτρων κλπ. ποσότης πετρελαίου εἰς τοιαύτας περιοχὰς δέον νὰ περιορίζεται εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατόν.

4. Αἱ σωληνώσεις, ἐπιστόμια καὶ σύνδεσμοι διὰ τῶν ὁποίων διέρχονται εὐφλεκτα ὑγρά δέον νὰ εἶναι κατασκευασμένοι ἐκ χάλυβος ἢ ἐτέρου ἰσοδυνάμου ὑλικοῦ τὸ ὁποῖον ἤθελε ἐγκρίνει ἡ Ε.Ε.Π. λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν τὴν ἀντοχήν του εἰς τὸ πῦρ καὶ τὴν γενικωτέραν ἀντοχήν του ἐν σχέσει πρὸς τὴν πίεσιν τὴν ὁποῖαν θὰ δέχεται καὶ τοὺς χώρους εἰς τοὺς ὁποῖους θὰ εὐρίσκεται. Καθ' ὅσον καθίσταται πρακτικῶς δυνατόν, δέον νὰ ἀποφεύγεται ἡ χρῆσις εὐκάμπτων σωληνώσεων ἐκτὸς ἐὰν τυγχάνουν τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ε.Ε.Π.

#### Ἄρθρον 86.

Ἀερισμὸς.

1. Οἱ χώροι εἰς τοὺς ὁποῖους δύνανται νὰ συγκεντρωθοῦν εὐφλεκτα ἀέρια δέον νὰ διαθέτουν ἀποδοτικὸν σύστημα ἀερισμοῦ τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ε.Ε.Π.

2. Εἰς τὰς ἐπικινδύνους διὰ πυρκαϊᾶν περιοχὰς καὶ εἰς ἑτέρους χώρους τοὺς ὁποῖους δύναται νὰ καθορίσῃ ἡ Ε.Ε.Π., ὁ ἐλεγχος καὶ τὸ κλείσιμον τῶν ἀνοιγμάτων ἀερισμοῦ δέον νὰ εἶναι δυνατόν ἐκ θέσεως ἐκτὸς τῶν χώρων καὶ ἐὰν κρίνεται ἀναγκαῖον καὶ ἐκ θέσεως ἐντὸς αὐτῶν.

3. Όλοι οι άνεμιστῆρες δέον νὰ διαθέτουν σύστημα διακοπῆς τῆς λειτουργίας των ἐκ θέσεως ἐκτὸς τῶν χώρων τοὺς ὁποίους ἐξυπηρετοῦν.

4. Περιοχαὶ ἐπικινδύνου διὰ πυρκαϊὰν δέον νὰ διαθέτουν ιδιαίτερα συστήματα καὶ ἀγωγούς ἀερισμοῦ. Ἀγωγοὶ ἀερισμοῦ ἐξυπηρετοῦντες ἐπικινδύνους διὰ πυρκαϊὰν περιοχὰς δὲν ἐπιτρέπεται νὰ διέρχωνται διὰ μέσου ἐτέρων χώρων καὶ ἀντιστρόφως. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ μὴ ἀπαιτήσῃ ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τῆς παρούσης παραγράφου, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι οἱ ἀγωγοὶ οὗτοι εἶναι κατασκευασμένοι ἐκ τοῦ αὐτοῦ πυριμάχου ὕλικου καὶ ὅτι εἰς τὰ διαφράγματα τὰ ὁποῖα διαπερνοῦν ὑφίσταται κατάλληλος μόνωσις ἢ αὐτοματοὶ διακόπται ἀέρος.

5. Εἰς τοὺς χώρους εἰδικῆς κατηγορίας, δέον νὰ καθίσταται δυνατὴ ἐναλλαγὴ τοῦ ἀέρος δεκάκις τουλάχιστον ἀνὰ ὥραν. Οἱ χώροι οὗτοι δέον ἐπιπροσθέτως νὰ διαθέτουν μέσα εἰς τὸν σταθμὸν ἐλέγχου παρέχοντα ἐνδειξὴν τυχὸν βλάβης ἢ μειώσεως τῆς ἀποδόσεως τοῦ συστήματος ἀερισμοῦ.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι'

Σωστικά μέσα.

Ἄρθρον 87.

Γενικαὶ διατάξεις.

1. Ἐκαστον δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος δέον νὰ διαθέτῃ κατάλληλα καὶ ἐπαρκῆ σωστικά μέσα δι' ὅλους τοὺς ἐπιβαίνοντας.

2. Τὸ εἶδος καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνωτέρω σωστικῶν μέσων, καθορίζονται ὑπὸ τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἀναλόγως πρὸς τὸν τύπον ἐκάστου σκάφους καὶ τοὺς ἐκτελουμένους ὑπ' αὐτοῦ πλόας.

Ἄρθρον 88.

Σωσίβιοι σχεδία.

1. Ἐκαστον σκάφος δέον νὰ διαθέτῃ σωσιβίους σχεδίας ρίψεως εἰς τρόπον ὥστε νὰ δύναται νὰ καλύψῃ ποσοστὸν (110 %) τῶν ἐπιβαινόντων, τοὺς ὁποίους ἐπιτρέπεται νὰ φέρῃ κατ' ἀνώτατον ὅρον.

2. Ἀνεξαρτήτως ἀριθμοῦ ἐπιβαινόντων, οὐδὲν σκάφος ἐπιτρέπεται νὰ φέρῃ ὀλιγώτερας τῶν δύο σωσιβίων σχεδιῶν.

ς

Ἄρθρον 89.

Στοιβασίαι σωσιβίων σχεδιῶν.

1. Αἱ σωσίβιοι σχεδία δέον νὰ εἶναι ἀσφαλῶς τοποθετημένοι εἰς θέσιν ἐκτὸς τῶν χώρων ἐνδικοιότησεως.

2. Ἡ στοιβασία τῶν σωσιβίων σχεδιῶν δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε, ἡ καθαίρεσις εἰς τὴν θάλασσαν νὰ γίνεται εὐχερῶς καὶ ταχέως καὶ νὰ παραμένουν ἐν ἀσφαλείᾳ καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς διαδικασίας καθαιρέσεως καὶ νὰ δύνανται νὰ ἐπιπλέουν αὐτομάτως εἰς περίπτωσιν βυθίσεως τοῦ πλοίου.

3. Ἡ καθαίρεσις δέον νὰ γίνεται κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὴν εὐχερῇ ἐπιβίβασιν ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος.

4. Ἡ καθαίρεσις τῶν σωσιβίων σχεδιῶν δέον νὰ καθίσταται δυνατὴ ὑπὸ δεσμενεῖς συνθήκας διατειχισμού καὶ προνευστασμοῦ.

Ἄρθρον 90.

Σωσίβιοι ζῶναι.

1. Ἐκαστον σκάφος δέον νὰ διαθέτῃ σωσιβίους ζῶνας εἰς τρόπον ὥστε νὰ δύναται νὰ καλύψῃ ποσοστὸν 110 % τῶν ἐπιβαινόντων.

2. Τὸ σκάφος δέον νὰ διαθέτῃ καὶ παιδικὰ σωσιβίους ζῶνας εἰς ποσοστὸν 10 % τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν ἐκτὸς ἐὰν αἱ ὑπάρχουσες σωσίβιες ζῶναι ἐνηλίκων δύνανται νὰ προσαρμολογῶνται καὶ διὰ παιδιά.

Ἄρθρον 91.

Κυκλικά σωσίβια.

1. Ἐκαστον σκάφος δέον νὰ διαθέτῃ ἓν κυκλικὸν σωσίβιον μετὰ ἐπιπλέοντος σχοινίου μήκους τουλάχιστον 27,5 μέτρων, εἰς ἐκάστην κοινὴν ἔξοδον τοῦ σκάφους.

2. Ἀνεξαρτήτως τοῦ ἀριθμοῦ ἐξόδων, οὐδὲν σκάφος ἐπιτρέπεται νὰ διαθέτῃ ὀλιγώτερα τῶν δύο, κυκλικά σωσίβια.

3. Ἐφ' ὅσον οἱ ἐπιβάται ἐπιτρέπεται νὰ ἐξέρχωνται εἰς ἐκτεθειμένα καταστρώματα, ὑπὸ φυσιολογικὰς συνθήκας λειτουργίας τοῦ σκάφους, τουλάχιστον ἀνὰ ἓν κυκλικὸν σωσίβιον εἰς ἐκάστην πλευρὰν δέον νὰ φέρῃ φωτιστικὴν καὶ καπνογόνον συσκευὴν.

Ἄρθρον 92.

Σήματα κινδύνου.

Ἐκαστον σκάφος δέον νὰ φέρῃ τουλάχιστον :

α) 12 φωτιστικὰ σήματα κινδύνου καὶ 4 καπνογόνα, πληροῦντα τὰς διατάξεις περὶ φωτοβολίδων ἀλεξιπτώτου γεφύρας πλοίων τοῦ ἐκάστοτε ἰσχύοντος Κανονισμοῦ «περὶ σωστικῶν μέσων τῶν πλοίων».

β) Ἐναν φορητὸν προβολέα σημάτων (ALDIS) ἱκανὸν νὰ λειτουργῇ ἀνεξαρτήτως τῆς κυρίας πηγῆς ἡλεκτρικῆς ἐνεργείας τοῦ σκάφους, τοποθετημένον ἐντὸς τοῦ διαμερίσματος ἐλέγχου καὶ ἔτοιμον πρὸς χειρισμὸν ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν.

Ἄρθρον 93.

Ὁρμιδοβόλος συσκευῆ.

Ἡ Ε.Ε.Π. λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν τὴν περιοχὴν ἐκτελέσεως τῶν πλόων καὶ τὸν τύπον καὶ μέγεθος τοῦ πλοίου, δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ τὸν ἐφοδιασμὸν τοῦ δι' ὀρμιδοβόλου συσκευῆς.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΑ'

Συστήματα Διευθύνσεως καὶ Σταθεροποιήσεως.

Ἄρθρον 94.

Γενικαὶ διατάξεις.

Πᾶν δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ μέσα ἐλέγχου διευθύνσεως ἱκανοποιητικῆς ἀντοχῆς καὶ καταλλήλου σχεδιάσεως εἰς τρόπον ὥστε νὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ κυβέρνησις τοῦ σκάφους καὶ ἡ τήρησις τῆς πορείας του νὰ ἐπιτυγχάνεται ἀνεῦ ὑπερβολικῆς φυσικῆς προσπάθειας εἰς ὅλας τὰ ταχύτητας καὶ δι' ὅλας τὰς συνθήκας λειτουργίας τοῦ σκάφους.

Ἄρθρον 95.

Συστήματα ἐλέγχου διευθύνσεως.

1. Ὁ ἐλεγχος τῆς διευθύνσεως δέον νὰ ἐπιτυγχάνεται διὰ πηδαλίων ἀέρος ἢ ὕδατος, πτερυγίων, κατευθυντῆριων ἐλίκων ἢ προσωστῆρων ἐκτοξεύσεως, διαφορικῶν προσωστῆρων, μεταβλητοῦ σχήματος τοῦ σκάφους ἢ συστήματος συσκευῶν ἀνυψώσεως ἢ διὰ καταλλήλου συνδυασμοῦ τῶν ἀνωτέρω συσκευῶν καὶ συστημάτων.

2. Τὸ σύστημα ἐλέγχου διευθύνσεως περιλαμβάνει οἷαν-δήποτε συσκευὴν ἢ συσκευὰς πηδαλιουχώσεως, οἷα-οἷα μηχανικὰς συνδέσεις καὶ ὅλας τὰς μηχανοκινήτους καὶ χειροκινήτους συσκευὰς, ἐλέγχου καὶ συστήματα ἐνεργοποίησεως αὐτῶν.

3. Κατὰ τὴν σχεδίασιν καὶ ἐγκατάστασιν τοῦ ἀνωτέρω συστήματος δέον νὰ λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν τυχὸν ταυτόχρονος χρησιμοποίησις τοῦ συστήματος σταθεροποιήσεως. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην καὶ ὅταν τὰ αὐτὰ ἐξαρτήματα χρησιμοποιῶνται δι' ἀμφοτέρως τὰς λειτουργίας, δέον νὰ ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 97 καὶ 109.

Ἄρθρον 96.

Ἀσφάλεια λειτουργίας.

1. Δέον νὰ λαμβάνεται μέριμνα κατὰ τὴν σχεδίασιν, κατασκευὴν καὶ ἐγκατάστασιν, εἰς τρόπον ὥστε ἡ πιθανόντης βλάβης τοῦ συστήματος κατὰ τὴν κανονικὴν λειτουργίαν τοῦ σκάφους νὰ εἶναι κατὰ τὸ δυνατόν μηδαμινὴ, ἐξαιρέσει τῶν περιπτώσεων ἀνάγκης, ὡς προσαράξεως, συγκρούσεως ἢ ἐκτεταμένης πυρκαϊᾶς.

2. Σχεδίασις προβλέπουσα μηχανοκίνητον σύστημα ἐνεργοποίησεως ἢ τοιοῦτον ἐφοδιασμένον μὲ ἐξαρτήματα μηχανοκίνητα δέον νὰ περιλαμβάνει καὶ δευτερεύοντα μέσα ἐνεργοποίησεως τοῦ συστήματος διευθύνσεως ἐκτὸς ἐὰν ὑφίσταται ἐναλλακτικὸν σύστημα.

3. Τα συστήματα έλέγχου διευθύνσεως δέον όπως κατά τὸ δυνατόν κατασκευάζονται κατὰ τρόπον ὥστε βλάβη εἰς ἓνα μηχανισμόν ἢ συσκευὴν τοῦ νὰ μὴ θέτῃ ἐκτὸς λειτουργίας οἰονδήποτε ἕτερον σύστημα ἢ συσκευήν.

Ἄρθρον 97.

Θέσις ἐλέγχου.

1. Ὅλα τὰ συστήματα ἐλέγχου διευθύνσεως δέον ὥπως ὑπὸ φυσιολογικὰς συνθήκας χειρίζονται ἀπὸ τὴν θέσιν κυβερνήσεως τοῦ σκάφους.

2. Ἐὰν τὰ συστήματα ταῦτα δύνανται νὰ χειρίζονται καὶ ἐξ ἐτέρων θέσεων, δέον νὰ προβλέπεται εἰδικὸν σύστημα μεταθέσεως τοῦ χειρισμοῦ λειτουργίας ἀπὸ τὴν μίαν θέσιν εἰς τὴν ἑτέραν.

3. Καθ' ὅσον καθίσταται πρακτικῶς δυνατόν, δέον νὰ ὑφίστανται κατάλληλοι διατάξεις παρέχουσαι ἐνδείξεις εἰς τὸν κυβερνήτην τοῦ σκάφους περὶ τῆς καλῆς λειτουργίας τοῦ συστήματος ἐλέγχου τῆς διευθύνσεως ὡς καὶ τυχὸν κακῆς λειτουργίας αὐτοῦ.

Ἄρθρον 98.

Συστήματα σταθεροποιήσεως.

1. Ὅσῳκις προβλέπονται ὑπὸ τοῦ καταστατικοῦ συστήματος σταθερωτήρων, ταῦτα δέον νὰ εἶναι σχεδιασμένα εἰς τρόπον ὥστε ἐν περιπτώσει βλάβης ἢ κακῆς λειτουργίας οἰασδήποτε ἐκ τῶν συσκευῶν σταθεροποιήσεως ἢ τοῦ οἰκείου ἐξοπλισμοῦ αὐτῆς νὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ διατήρησις τῶν βασικῶν χαρακτηριστικῶν κινήσεως τοῦ σκάφους, τῶν ὁρίων ασφαλείας μετὰ τὰς λοιπὰς συσκευὰς καὶ ἐξοπλισμὸν σταθεροποιήσεως ἢ διὰ τὰς θέσεις τοῦ σκάφους εἰς κατάστασιν συμβατικοῦ ἐκτοπίσματος ἢ δι' οἰονδήποτε ἑτέρου ἀσφαλούς τρόπου.

2. Δυναμικῶς ὑποστηριζόμενα σκάφη διαθέτοντα αὐτόματον σύστημα σταθεροποιήσεως δέον ὥπως εἶναι ἐφωδιασμένα μετὰ αὐτόματον σύστημα ἐλέγχου ασφαλείας ἐκτὸς ἐὰν ἢ Ε.Ε.Π. κρίνῃ ὅτι καὶ μόνον τὸ σύστημα σταθεροποιήσεως παρέχει ἰσοδύναμον ἀσφάλειαν. Ἐὰν εἶναι τοποθετημένον αὐτόματον σύστημα ἐλέγχου ασφαλείας, δέον νὰ προβλέπεται διάταξις διὰ τὴν θέσιν αὐτοῦ ἐκτὸς λειτουργίας καὶ διὰ τὴν ἐπαναλειτουργίαν τοῦ ἐκ τῆς θέσεως κυβερνήσεως τοῦ σκάφους.

3. Ἡ Ε.Ε.Π. ἐλέγχει τὰς προϋποθέσεις ὑπὸ τὰς ὁποίας ἐγκατεστημένον αὐτόματον σύστημα ἐλέγχου ασφαλείας δίδει τὴν ἐντολὴν μειώσεως τῆς ταχύτητος καὶ θέτει τὸ σκάφος ἀσφαλῶς εἰς συμβατικὸν ἐκτόπισμα ἢ ἄλλην μορφήν.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΒ'

Συστήματα Τηλεχειρισμοῦ καὶ Ἀναγγελίας.

Ἄρθρον 99.

Σύστημα ασφαλείας.

Τὸ σύστημα ασφαλείας δέον νὰ διακόπτῃ αὐτομάτως τὴν λειτουργίαν οἰονδήποτε μέρους τῆς ὑπὸ προστασίαν ἐγκαταστάσεως, τὸ ὁποῖον τίθεται ἐν κινδύνῳ ἐν περιπτώσει βλάβης τῆς μηχανῆς ἢ τῶν βοηθητικῶν τῆς μηχανημάτων. Ἡ λειτουργία τῆς προώσεως καὶ τῶν ἀνελκυστήρων δέον νὰ διακόπτεται μόνον εἰς περιπτώσεις κινδύνου ἐκρήξεως. Τὸ σύστημα τοῦτο δέον νὰ εἶναι σχεδιασμένον εἰς τρόπον ὥστε τυχὸν βλάβη τοῦ κυκλώματός τους, νὰ μὴ προκαλῇ ἀνάτιον διακοπὴν τῆς λειτουργίας τῶν ἐγκαταστάσεων τὰς ὁποίας προστατεύει.

Ἄρθρον 100.

Συστήματα τηλεχειρισμοῦ.

1. Ὅλα τὰ συστήματα ἐλέγχου καὶ λειτουργίας χειρισμῶν τοῦ σκάφους δέον νὰ χειρίζονται ἐκ τῆς θέσεως κυβερνήσεως ἢ ἐλέγχου τοῦ σκάφους.

2. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ τὴν ἐγκατάστασιν συστήματος ἀνάγκης, ἀνεξαρτήτου πρὸς τὸ κύριον σύστημα τηλεχειρισμοῦ, πρὸς ἐξασφάλισιν ὅτι ἐν περιπτώσει βλάβης τοῦ κυρίου συστήματος τηλεχειρισμοῦ, θὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ἀπομόνωσις τῆς προωστήριου δυνάμεως καὶ ἡ θέσις τοῦ σκάφους εἰς κατάστασιν συμβατικοῦ ἐκτοπίσματος.

3. Ὅσῳκις ὑφίσταται σύστημα τηλεχειρισμοῦ μηχανῶν εἰς θέσιν ἐκτὸς τοῦ χώρου κυβερνήσεως ἢ ἐλέγχου τοῦ σκάφους, δέον νὰ προβλέπωνται μέσα ἐπικοινωνίας μεταξὺ τῶν χώρων τούτων.

Μεταφορὰ τοῦ ἐλέγχου ἐκ τοῦ ἐνὸς σταθμοῦ εἰς τὸν ἄλλο ἐπιτρέπεται μόνον ἀπὸ τὴν θέσιν κυβερνήσεως ἢ ἐλέγχου τοῦ σκάφους.

Ἄρθρον 101.

Συστήματα ἀναγγελίας.

1. Ἐκαστον δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος δέον νὰ διαθέτῃ σύστημα ἀναγγελίας δυνάμενον νὰ ἐντοπίσῃ οἰονδήποτε βλάβην ἢ ὁποία ἀπαιτεῖ ἄμεσον προσοχήν. Τὸ σύστημα τοῦτο δέον νὰ πληροῖ τὰς ἀκολουθοῦσας προϋποθέσεις.

α) Νὰ ἐνεργοποιῇ ὁπτικὸν σῆμα εἰς τὴν θέσιν ἐλέγχου τοῦ σκάφους ὡς καὶ ἡχητικὸν τοιοῦτον κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ε.Ε.Π. Ἰδιαιτέρως ὁπτικὰ σήματα εὐρισκόμενα εἰς κατάλληλον θέσιν δέον νὰ δεικνύουν ποῖον σῆμα ἀναγγελίας εὐρίσκεται ἐν λειτουργίᾳ.

β) Νὰ περιλαμβάνῃ σύστημα δοκιμῆς λειτουργίας τοῦ καὶ νὰ ἐνεργοποιῇται ἐν περιπτώσει βλάβης τοῦ κυκλώματός του.

γ) Νὰ δύναται νὰ λειτουργήσῃ ἐξ ἐτέρας πηγῆς ἐνεργείας ἐν περιπτώσει βλάβης τῆς κυρίας πηγῆς ἐνεργείας. Ὀπτικὸν σῆμα δέον νὰ ἀναγγέλῃ τυχὸν βλάβην τῆς κυρίας πηγῆς ἐνεργείας.

δ) Τὸ σύστημα ἀνιχνεύσεως πυρκαϊᾶς δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον μετὰ αὐτόματον συσκευὴν ἢ ὁποία, ἐν περιπτώσει διακοπῆς λειτουργίας τοῦ συστήματος, θὰ ἐνεργοποιῇ εἰς τὸν σταθμὸν ἐλέγχου εἰδικὸν ὁπτικὸν σῆμα. Τὸ σύστημα ἀνιχνεύσεως πυρκαϊᾶς τοῦ μηχανοστασίου δέον νὰ τροφοδοτῇται αὐτομάτως ὑπὸ τῆς πηγῆς ἐνεργείας ἀνάγκης, ἐν περιπτώσει βλάβης τῆς κυρίας πηγῆς ἐνεργείας.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΓ'

Εἰδικαὶ Διατάξεις.

Ἄρθρον 102.

Ἀγκυραί.

Πᾶν δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος δέον νὰ διαθέτῃ κατάλληλον ἄγκυραν δυνάμενην νὰ χρησιμοποιηθῇ ἐν περιπτώσει ἀνάγκης.

Ἄρθρον 103.

Ρυμούλκησις.

1. Πᾶν δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος δέον νὰ εἶναι ἱκανὸν νὰ ρυμούλκηθῇ ὑπὸ τὰς δυσμενεστάτας προβλεπόμενας συνθήκας.

2. Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἀνωτέρω παραγράφου τοῦ παρόντος ἄρθρου, δέον νὰ διαθέτῃ τὰ κατάλληλα μέσα τὰ ὁποῖα θὰ ἐπιτρέψουν τὴν ρυμούλκην.

Ἄρθρον 104.

Δεξαμενισμός.

Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται ἀναλόγως τοῦ τύπου τοῦ σκάφους νὰ ἀπαιτήσῃ τὴν ὑπαρξιν εἰδικῶν ἐξαρτημάτων διὰ τὸν ἀσφαλῆ δεξαμενισμόν.

Ἄρθρον 105.

Ναυτιλιακὰ ὄργανα καὶ βοηθήματα.

1. Ἐκαστον δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον μετὰ ἀκόλουθα ναυτιλιακὰ ὄργανα, βιβλία καὶ λοιπὰ βοηθήματα :

α) Βιβλία, χάρτας καὶ ναυτιλιακὰ βοηθήματα προβλεπόμενα διὰ συμβατικὸν πλοῖον τῶν αὐτῶν πλῶων.

β) Μέσα μετρήσεως τῆς ταχύτητος καὶ ὅταν τὸ σκάφος λειτουργῇ ὑπεράνω τοῦ ὕδατος.

γ) Μέσα μετρήσεως τοῦ βάθους τοῦ ὕδατος.

δ) Παντὰ καταλλήλως τοποθετημένον.

ε) Πυξίδα κατάλληλον διὰ τὸ μέγεθος καὶ τοὺς πλόας του.

στ) Οἰονδήποτε ἕτερον ὄργανον κρίνει ἀναγκαῖον ἡ Ε.Ε.Π.

2. Ἡ Ε.Ε.Π. δύναται νὰ μὴ ἀπαιτήσῃ τὸν ἐφωδιασμένον δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος δι' ἐνὸς ἢ πλείονων ἐκ τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν παρ. 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου

οργάνων και βοηθημάτων εάν κρίνη ότι ταῦτα δὲν τυγχάνουν ἀναγκαῖα.

3. Ἡ ἐγκατάστασις τῶν ἀνωτέρω ὀργάνων θὰ πραγματοποιηθῇ διὰ τὰς κρίσιμους συνθήκας σχεδιάσεως.

Ἄρθρον 106.

Φάρμακα καὶ ὑγειονομικὸν ὕλικόν.

Ἐκαστον δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ τοῦ προβλεπομένου διὰ συμβατικὸν πλοῖον ἀναλόγων πλῶν φαρμακευτικοῦ καὶ ὑγειονομικοῦ ὕλικου.

Ἄρθρον 107.

Φανοὶ - Σήματα.

1. Πᾶν δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος δέον νὰ φέρῃ φανούς καὶ σήματα προβλεπόμενα ὑπὸ τοῦ Διεθνoῦς Κανονισμοῦ πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ταῦτα θὰ δύνανται νὰ προσαρμοσθῶν πρὸς τὸν τύπον τοῦ σκάφους τούτου.

2. Ἀνεξαρτήτως τῶν ὑπὸ τῆς παρ. 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου προβλεπομένων, πᾶν ἀερόστρωμνον ὄχημα δέον νὰ φέρῃ περίβλεπτον ἀναλάμποντα ἠλεκτρόχρουν (AMBER) φανὸν ἐκπέμποντα 60 ἀναλαμπὰς ἀνὰ πρῶτον λεπτόν, καὶ ὁρατὸν ἐξ ἀποστάσεως 5 τουλάχιστον ναυτικῶν μιλίων. Ἐφ' ὅσον τὸ σκάφος κινεῖται, οὗτος θὰ εἶναι ἀνημμένος τόσον ἐν ἡμέρᾳ ὅσον καὶ ἐν νυκτὶ.

3. Ὡς πρὸς τὰ ἡχητικὰ σήματα δέον νὰ ληφθῇ μέριμνα ὥστε ἡ ἔντασις νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ μὴ παρεμβάληται ὁ ὑπὸ τῶν μηχανῶν καὶ ἐλίκων τοῦ ἀεροστρώμνου ὀχήματος δημιουργούμενος ἔντονος θόρυβος.

Ἄρθρον 108.

Τηλεπικοινωνιακά μέσα.

1. Ἐκαστον δυναμικῶς ὑποστηριζόμενον σκάφος, δέον νὰ φέρῃ τὰ διὰ τὴν κατηγορίαν του προβλεπόμενα τηλεπικοινωνιακά μέσα καὶ ἐγκαταστάσεις, ὡς ταῦτα ὀρίζονται ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ «περὶ τηλεπικοινωνιακῶν μέσων τῶν πλοίων».

2. Τὰ ἀνωτέρω μέσα καὶ ἐγκαταστάσεις δέον ὅπως πέραν τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ ἀνωτέρω Κανονισμοῦ προδιαγραφῶν, πληροῦν καὶ τοὺς κατωτέρω ὅρους :

α) Δὲν ἐπηρεάζονται κατὰ τὴν λειτουργίαν των ὑπὸ τῶν ἠλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ σκάφους.

β) Ἐχουν ἐγκατασταθῇ διὰ τὰς κρίσιμους συνθήκας σχεδιάσεως.

γ) Δὲν ἐπηρεάζονται ὑπὸ τυχόν κραδασμῶν καὶ δυνάμεων τοῦ σκάφους.

δ) Ἡ θέσις των ἐπὶ τοῦ σκάφους εἶναι τοιαύτη ὥστε ἡ λειτουργία των κατὰ τὸν χρόνον κινήσεως τοῦ σκάφους νὰ καθίσταται εὐχερής.

ε) Ἡ συντήρησις των νὰ μὴ ἀπαιτῇ εἰδικὰς ἐργασίας λόγῳ θέσεώς των.

3. Ἐπίσης θὰ πρέπει νὰ ἐξασφαλίζεται συνεχῆς ἱκανοποιητικὴ ἐπικοινωνία μὲ παρακτίους σταθμούς ἢ τὸν λιμένα ἐκκινήσεως.

Ἄρθρον 109.

Διαμέρισμα Κυβερνήσεως.

1. Ἡ σχεδίασις καὶ διάταξις τοῦ διαμερίσματος ἢ χώρου κυβερνήσεως τοῦ σκάφους δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐπιτρέπη εἰς τὸ πλῆρωμα νὰ ἐπιτελῇ τὰ καθήκοντά του κατὰ τρόπον ἀσφαλῆ, ἄνευ δυσχερειῶν καὶ κινδύνων ἀτυχημάτων εἰς τοῦτο ἢ ζημιῶν εἰς τὰ ὄργανα κυβερνήσεως.

2. Τὸ διαμέρισμα ἢ ὁ χώρος κυβερνήσεως δέον εἰδικώτερον νὰ πληροῦν τὰς ἀκολουθοῦσας προϋποθέσεις :

α) Νὰ ἔχουν ἱκανοποιητικὴν θέαν ἐπιτρέπουσαν τὴν ἀσφαλῆ καὶ εὐχερῆ κυβέρνησιν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ καὶ τῶν χειρισμῶν.

β) Νὰ ὑφίσταται κατάλληλον σύστημα καθαρισμοῦ τῶν κρυστάλλων.

γ) Νὰ περιέχῃ ὅλα τὰ ἀναγκαῖα διὰ τὴν κυβέρνησιν τοῦ σκάφους ὄργανα καὶ μηχανισμούς.

δ) Τὰ ὄργανα καὶ οἱ μηχανισμοὶ κυβερνήσεως νὰ χειρίζονται εὐχερῶς.

ε) Νὰ διαθέτῃ κατάλληλον φωτισμόν.

στ) Νὰ διαθέτῃ τὰ κατάλληλα κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ε.Ε.Π. μέσα ἐπικοινωνίας μὲ τοὺς λοιποὺς χώρους τοῦ σκάφους.

Ἄρθρον 110.

Ἐλικτικαὶ ιδιότητες.

Ἡ Ε.Ε.Π. ἐλέγχει ὅτι :

α) Ὅλα τὰ συστήματα καὶ μηχανισμοὶ ἐλέγχου καὶ κυβερνήσεως εἶναι κατεσκευασμένα καὶ τοποθετημένα διὰ τὰς κρίσιμους συνθήκας σχεδιάσεως.

β) Τὸ σκάφος χειρίζεται εὐχερῶς καὶ λειτουργεῖ ἱκανοποιητικῶς εἰς τὴν περιοχὴν λειτουργίας του καὶ εἰς τὰς κρίσιμους συνθήκας σχεδιάσεως.

γ) Αἱ ἐπιταχύνσεις, ἐπιβραδύνσεις καὶ πλήρης ἀκίνησις τοῦ σκάφους ἀπὸ τὴν μεγίστην ταχύτητα, γίνονται ἀσφαλῶς καὶ ἄνευ ἀτυχημάτων διὰ τοὺς ἐπιβαίνοντας.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Μέθοδοι γιὰ τὸν ἔλεγχο ἄθικτου εὐσταθείας ὑδροπτερύγων πλοίων.

Ἡ εὐστάθεια τῶν ἀνωτέρω πλοίων πρέπει νὰ ἐξετάζεται εἰς τὴν κατάστασιν ἐκτοπίσματος, τὴν μεταβατικὴν καὶ τὴν κατάστασιν πτήσεως.

Ἐδροπτερύγα ἔχοντα πτερύγια τὰ ὁποῖα τέμνουν τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης :

1.1 Κατάστασις ἐκτοπίσματος.

1.1.1 Ἡ εὐστάθεια τοῦ πλοίου θὰ εἶναι ἐπαρκὴς διὰ νὰ ἱκανοποιῦνται οἱ ἀπαιτήσεις τῶν ἄρθρων 32,33 καὶ 34 τοῦ Κανονισμοῦ.

1.1.2 Ροπή ἐγκαρσίας κλίσεως ὀφειλομένη εἰς στροφὴν.

Ἡ ροπή ἐγκαρσίας κλίσεως ἢ ὁποῖα δημιουργεῖται κατὰ τὴν διάρκειαν χειρισμῶν τοῦ πλοίου εἰς τὴν κατάστασιν ἐκτοπίσματος δύνανται νὰ εὐρεθῇ ἀπὸ τὴν ἀκόλουθον σχέσιν :

$$MR = 0,196 \frac{V_0^3}{L} \cdot \Delta \cdot KG \text{ (KILONEWTON-METRES)}$$

ὅπου  $MR$  = ροπή ἐγκαρσίας κλίσεως

$V_0$  = ταχύτης τοῦ πλοίου κατὰ τὴν στροφὴν (εἰς μέτρα ἀνὰ δευτερόλεπτον).

$\Delta$  = ἐκτόπισμα (εἰς μετρικοὺς τόνους).

$L$  = μῆκος ἰσάλου τοῦ πλοίου (εἰς μέτρα).

$KG$  = ὕψος τοῦ κέντρου βάρους τοῦ πλοίου ἀπὸ τὴν τροπιδά (εἰς μέτρα).

Ἡ ἀνωτέρω σχέσις ἔχει ἐφαρμογὴν ὅταν ὁ λόγος τῆς ἀκτίνος κύκλου στροφῆς πρὸς τὸ μῆκος τοῦ πλοίου εἶναι μεταξὺ 2 καὶ 4.

1.1.3 Σχέσις μεταξὺ τῆς ροπῆς ἀνατροπῆς καὶ τῆς ροπῆς ἐγκαρσίας κλίσεως διὰ νὰ ἱκανοποιῖται τὸ κριτήριον ἀνέμου.

Ἡ εὐστάθεια ἐνὸς ὑδροπτερύγου πλοίου εἰς τὴν κατάστασιν ἐκτοπίσματος δύνανται νὰ ἐλεγχθῇ διὰ συμμόρφωσιν πρὸς τὸ κριτήριον ἀνέμου  $K$  ὡς ἀκολουθῶς :

$$K = \frac{Mc}{Mv} > 1$$

ὅπου :

$Mc$  = ἐλάχιστη ροπή ἀνατροπῆς ὅπως αὐτὴ ὑπολογίζεται ὅταν λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ὁ διατοιχισμός.

$Mv$  = δυναμικῶς ἐφαρμοζομένη ροπή ἐγκαρσίας κλίσεως ὀφειλομένη εἰς τὴν πίεσιν τοῦ ἀνέμου.

1.4. Ροπή ἐγκαρσίας κλίσεως ὀφειλομένη εἰς πίεσιν ἀνέ-

Ἡ ροπή ἐγκαρσίας κλίσεως  $Mv$  εἶναι ἓνα γινόμενο τῆς πίεσεως ἀνέμου  $Pv$  τῆς πλευρικῆς ἐπιφανείας τῶν ἐξάλων τοῦ πλοίου  $Av$  καὶ τοῦ μοχλοβραχίονος τῆς ἐπιφανείας αὐτῆς  $Z$ .

$$Mv = 0,001 PvAvZ \text{ (KILOMEWTON-METRES)}.$$



Ἡ τιμὴ τῆς ροπῆς ἐγκαρσίας κλίσεως λαμβάνεται σταθερὰ κατὰ τὴν διάρκειαν ὁλοκλήρου τῆς περιόδου κλίσεως. Ἡ πλευρική ἐπιφάνεια τῶν ἐξάλων ΑΝ θεωρεῖται ὅτι περιλαμβάνει τὰς προβολὰς τῶν πλευρικῶν ἐπιφανειῶν τοῦ σκάφους τῆς ὑπερκατασκευῆς καὶ τῶν διαφόρων κατασκευῶν ἄνωθεν ἰσάλου. Ὁ μοχλοβραχίον Ζ εἶναι ἡ κατακόρυφος ἀπόστασις ἀπὸ τὴν ἰσάλον μέχρι τὸ γεωμετρικὸν κέντρον τῆς ἐπιφανείας ΑΝ.

Αἱ τιμαὶ τῆς πίεσεως ἀνέμου εἰς PASCAL, αἱ ὁποῖαι ἀντιστοιχοῦν εἰς ἔντασιν 7 τῆς κλίμακος BEAUFORT συναρτήσῃ τῆς θέσεως τοῦ κέντρου τῆς ἐπιφανείας ΑΝ δίδονται εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα :

Χαρακτηριστικαὶ πιέσεις ἀνέμου διὰ ἔντασιν 7 BEAUFORT (100 ναυτικά μίλια ἀπὸ τὴν ξηρά).

Ζ ἄνωθεν τῆς ἰσάλου

(μέτρα)	1	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5	4	4,5	5
Pv (PASCAL)	46	46	50	53	56	58	60	62	64

Σημειώσεις : Αἱ τιμαὶ τοῦ ἀνωτέρω πίνακος δυνατόν νὰ μὴν εἶναι ἐφαρμόσιμοι εἰς ὅλας τὰς περιοχάς.

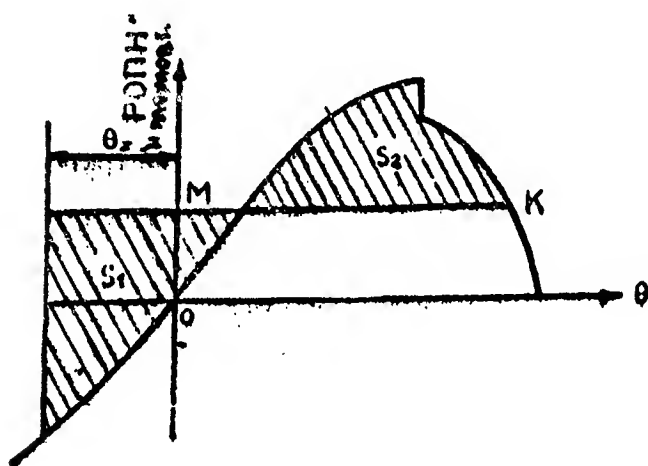
1.5 Ὑπολογισμὸς τῆς ἐλαχίστης ροπῆς ἀνατροπῆς Μc εἰς τὴν κατάστασιν ἐκτοπίσματος.

Ἡ ἐλαχίστη ροπή ἀνατροπῆς ὑπολογίζεται ἀπὸ τὰς καμπύλας στατικῆς καὶ δυναμικῆς εὐσταθείας λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ διατοιχισμού.

α) Ὅταν χρησιμοποιῇται ἡ καμπύλη στατικῆς εὐσταθείας, ἡ ροπή Mc ὑπολογίζεται δι' ἐξισώσεως τῶν ἐπιφανειῶν κάτωθεν τῶν καμπυλῶν τῶν ροπῶν (ἢ μοχλοβραχιόνων) ἀνατροπῆς καὶ ἐπαναφορᾶς λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ διατοιχισμού-ὅπως δεικνύεται εἰς τὸ σχῆμα 1 ὅπου Θz εἶναι τὸ εὖρος τῆς γωνίας διατοιχισμού καὶ MK εἶναι μία γραμμὴ ἡ ὁποία φέρεται παράλληλως πρὸς τὸν ἄξονα τῶν τετμημένων κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε αἱ γραμμοσκιασμέναι ἐπιφάνειαι S<sub>1</sub> καὶ S<sub>2</sub> νὰ εἶναι ἴσαι.

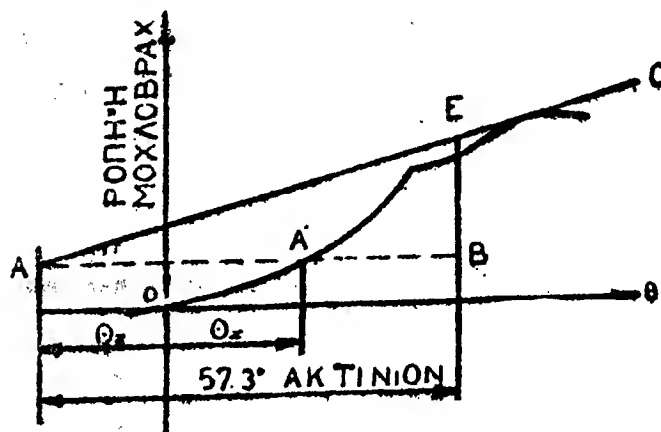
$Mc = OM$  ἂν ἡ κλίμαξ τεταγμένων παριστᾷ ροπὰς

$Mc = OM \times$  ἐκτόπισμα ἂν ἡ κλίμαξ τεταγμένων παριστᾷ μοχλοβραχίονας



Σχῆμα 1. Καμπύλη στατικῆς εὐσταθείας

β) Ὅταν χρησιμοποιεῖται ἡ καμπύλη δυναμικῆς εὐσταθείας πρέπει κατ' ἀρχὴν νὰ προσδιορισθῇ ἓνα βοηθητικὸν σημεῖον Α. Διὰ τὸν σκοπὸν αὐτὸν τὸ εὖρος τῆς γωνίας διατοιχισμού σχεδιάζεται πρὸς τὰ δεξιὰ τῆς ἀρχῆς τῶν συντεταγμένων καὶ προσδιορίζεται τὸ σημεῖον Α' ὅπως φαίνεται εἰς τὸ σχῆμα 2. Φέρεται μία γραμμὴ Α.Α' παράλληλος πρὸς τὸν ἄξονα τῶν τετμημένων καὶ ἴση πρὸς τὸ δι-



Σχῆμα 2. Καμπύλη δυναμικῆς εὐσταθείας

πλάσιο τοῦ εὗρους διατοιχισμού ( $AA' = 2\Theta z$ ) καὶ τοιοῦτο-τρόπως εὐρίσκεται τὸ βοηθητικὸν σημεῖον Α. Φέρεται ἡ εὐθεῖα Αc ἐφαπτομένη εἰς τὴν καμπύλην δυναμικῆς εὐσταθείας. Ἀπὸ τὸ σημεῖον Α φέρεται ἡ εὐθεῖα ΑΒ παράλληλος πρὸς τὸν ἄξονα τῶν τετμημένων καὶ ἴση πρὸς 57,3° (1 ἀκτί-νιον). Ἀπὸ τὸ σημεῖον Β φέρεται μία κάθετος πρὸς τὴν εὐθείαν ΑΒ μέχρι νὰ τμήσῃ τὴν ἀνωτέρω ἐφαπτομένην εἰς τὸ σημεῖον Ε. Ἡ ἀπόστασις ΒΕ ἰσοῦται πρὸς τὴν ροπήν ἀνατροπῆς ἂν ὁ ἄξων τῶν τεταγμένων δίδῃ ροπὰς.

Ἄν, ἐν τούτοις, ὁ ἄξων τῶν τεταγμένων δίδῃ μοχλο-βραχίονας ἡ ροπή ἀνατροπῆς Mc ὑπολογίζεται διὰ πολλαπλασιασμοῦ τῆς ἀποστάσεως ΒΕ (εἰς μέτρα) ἐπὶ τὸ ἀντί-στοιχον ἐκτόπισμα (εἰς μετρικοὺς τόννους).

$Mc = 9,81 \Delta BE$  (KILONEWTON-METRES)

γ) Τὸ εὖρος τῆς γωνίας διατοιχισμού εὐρίσκεται με δοκιμὰς προτύπου καὶ φυσικοῦ μεγέθους εἰς τεταραγμένην θάλασσαν ὡς μία μεγίστη τιμὴ γωνίας διατοιχισμού 50 διαδοχικῶν ταλαντώσεων ἐνὸς πλοίου τὸ ὁποῖον πλέει με κατεῦθυνσιν 90° πρὸς τὴν διεῦθυνσιν τῶν κυμάτων ὅταν ἡ κατάστασις θαλάσσης εἶναι ἡ χειρότερα κατάστασις ἡ ὁποία προβλέπεται ἀπὸ τὴν σχεδίασιν τοῦ πλοίου. Ἄν δὲν ὑπάρ-χουν στοιχεῖα ὡς τὰ ἀνωτέρω τὸ εὖρος τῆς γωνίας διατοιχί-σμοῦ λαμβάνεται ἴσον πρὸς 15°.

δ) Ἡ ἀποτελεσματικότης τῶν καμπυλῶν εὐσταθείας πρέπει νὰ περιορίζεται μέχρι τὴν γωνίαν κατακλύσεως.

1.2 Εὐστάθεια εἰς τὴν μεταβατικὴν κατάστασιν καὶ τὴν κατάστασιν πτήσεως.

1.2.1 Ἡ εὐστάθεια τοῦ πλοίου πρέπει νὰ ἱκανοποιῇ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ ἀρθροῦ 34 τοῦ Κανονισμοῦ.

1.2.2 (α) Ἡ εὐστάθεια εἰς τὴν μεταβατικὴν κατάστασιν καὶ τὴν κατάστασιν πτήσεως πρέπει νὰ ἐλέγχηται δι' ὅλας τὰς περιπτώσεις.

β) Ἡ εὐστάθεια εἰς τὴν μεταβατικὴν κατάστασιν καὶ τὴν κατάστασιν πτήσεως δύναται νὰ προσδιορισθῇ εἴτε δι' ὑπολογι-σμοῦ εἴτε ἐπὶ τῇ βάσει στοιχείων προερχομένων ἀπὸ πειράματα προτύπων καὶ πρέπει νὰ ἐπαληθεύονται με δοκιμὰς φυσικοῦ μεγέθους διὰ τῆς ἐφαρμογῆς σειρᾶς γνωστῶν ροπῶν ἐγκαρ-σίας κλίσεως με ἐκκεντρα φορτία καὶ σημειώσεις τῶν δη-μιουργουμένων ἀπὸ αὐτὰς γωνιῶν ἐγκαρσίας κλίσεως. Ὅταν τὰ ἀποτελέσματα αὐτὰ ληφθοῦν εἰς τὰς καταστάσεις ἐκτο-πίσματος, ἐνάρξεως πτήσεως, σταθερᾶς πτήσεως καὶ ἐπα-νόδου εἰς τὴν κατάστασιν ἐκτοπίσματος θὰ δώσουν μίαν ἐνδειξιν τῶν τιμῶν τῆς εὐσταθείας διὰ τὰς διαφόρους θέσεις τοῦ πλοίου κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς μεταβατικῆς καταστά-σεως.

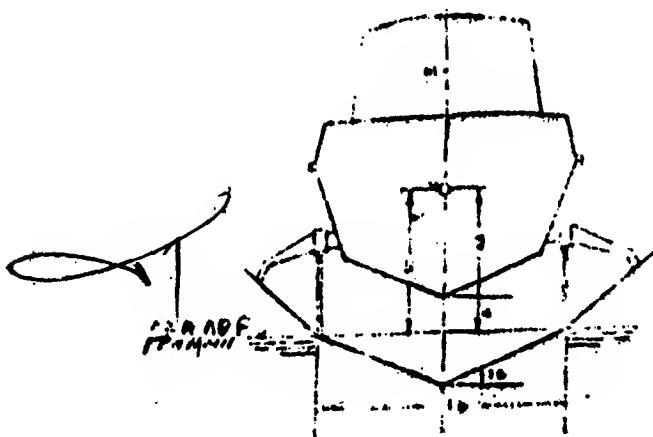
γ) Ὁ χρόνος ὁ ὁποῖος ἀπαιτεῖται διὰ τὴν μετάβασιν τοῦ πλοίου ἀπὸ τὴν κατάστασιν ἐκτοπίσματος εἰς τὴν κατάστασιν πτήσεως πρέπει νὰ προσδιορίζεται.

Ὁ χρόνος αὐτὸς δὲν πρέπει νὰ ὑπερβαίῃ τὰ δύο πρῶτα λεπτά.

δ) Ἡ γωνία ἐγκαρσίας κλίσεως ἡ ὁποία δημιουργεῖται κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς πτήσεως λόγω τῆς μετακινήσεως

τῶν ἐπιβατῶν εἰς τὴν μίαν πλευρᾶς τοῦ πλοίου δὲν πρέπει νὰ ὑπερβαίῃ τὰς 8°. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς μεταβατικῆς καταστάσεως ἡ ἀνωτέρω γωνία δὲν πρέπει νὰ ὑπερβαίῃ τὰς 12°. Ἡ συγκέντρωση τῶν ἐπιβατῶν πρέπει νὰ καθορίζεται ἀπὸ τὴν Ε.Ε.Π. λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν ὁδη-

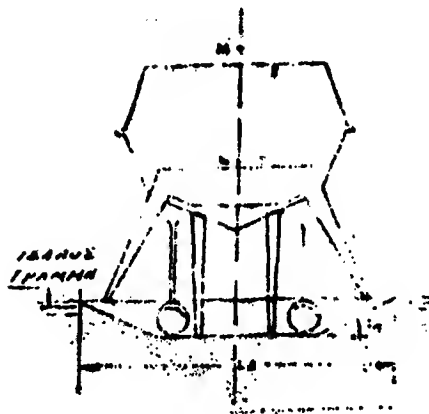
#### ΤΟΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΡΩΡΑΙΟΥ ΠΤΕΡΥΓΙΟΥ



γίων τοῦ Παραρτήματος II τοῦ Κανονισμοῦ.

1.2.3 Μία μέθοδος ὑπολογισμοῦ τοῦ μετακεντρικοῦ ὕψους (GM) τοῦ πλοίου κατὰ τὴν κατάστασιν πτήσεως εἰς τὸ στάδιον σχεδιάσεως διὰ μίαν ὀρισμένην διάταξιν πτερυγίων δεικνύεται εἰς τὸ σχῆμα 3.

#### ΤΟΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΡΥΜΝΑΙΟΥ ΠΤΕΡΥΓΙΟΥ



$$GM = n_B \left( \frac{L_B}{2 \tan 1_B} S \right) + n_H \left( \frac{L_H}{2 \tan 1_H} S \right) -$$

ὅπου :

$n_B$  = ποσοστὸν βάρους τοῦ πλοίου φερόμενον ἀπὸ τὸ πρῶραϊον πτερύγιον.

$n_H$  = ποσοστὸν βάρους τοῦ πλοίου φερόμενον ἀπὸ τὸ πρυμναῖον πτερύγιον.

$L_B$  = πλάτος πρῶραϊου πτερυγίου κάτωθι τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης.

$L_H$  = πλάτος πρυμναίου πτερυγίου κάτωθι τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης.

$\alpha$  = ἀπόστασις μεταξὺ τῆς τρόπιδος τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης.

$g$  = ὕψος τοῦ κέντρου βάρους τοῦ πλοίου ἀπὸ τὴν τρόπιδαν.

$1_B$  = γωνία σχηματιζομένη μεταξὺ τοῦ πρῶραϊου πτερυγίου καὶ τῆς ὀριζοντίας.

$1_H$  = γωνία σχηματιζομένη μεταξὺ τοῦ πρυμναίου πτερυγίου καὶ τῆς ὀριζοντίας.

2. Ὑδροπτέρυγα ἔχοντα πλήρως βυθιζόμενα πτερύγια.

2.1 Κατάστασις ἐκτοπίσματος.

α) Ἡ εὐστάθεια εἰς τὴν κατάστασιν ἐκτοπίσματος πρέπει νὰ εἶναι ἐπαρκὴς διὰ νὰ ἱκανοποιῶνται αἱ ἀπαιτήσεις τῶν ἄρθρων 32,33 καὶ 34 τοῦ Κανονισμοῦ.

β) Αἱ παράγραφοι 1.1.2 μέχρι 1.1.5 τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἔχουν ἐφαρμογὴν καὶ διὰ τὰ πλοῖα τοῦ τύπου αὐτοῦ.

2.2. Μεταβατικὴ κατάσταση.

α) Ἡ εὐστάθεια πρέπει νὰ ἐξετασθῇ μὲ τὴν χρῆσιν προσομοιάσεων ἡλεκτρονικοῦ ὑπολογιστοῦ δι' ὑπολογισμὸν τῶν κινήσεων τοῦ σκάφους, συμπεριφορᾶς καὶ ἀποκρίσεων αὐτοῦ ὑπὸ φυσιολογικᾶς συνθήκας καὶ ὁρίων λειτουργίας, καὶ ὑπὸ τὴν ἐπίδρασιν οἰασδήποτε ἀνωμαλίας.

β) Πρέπει νὰ ἐξετάζωνται αἱ συνθήκαι εὐσταθείας αἱ ὁποῖαι εἶναι συνέπειαι οἰωνδήποτε πιθανῶν ἀνωμαλιῶν εἰς τὰ συστήματα ἢ τὰς διαδικασίας λειτουργίας τοῦ πλοίου κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς μεταβατικῆς καταστάσεως αἱ ὁποῖαι θὰ ἦτο δυνατόν νὰ ἀποδειχθοῦν ἐπικίνδυναι διὰ τὴν ὕδατο-στεγανότητα καὶ τὴν εὐστάθειαν τοῦ πλοίου.

2.3 Κατάστασις πτήσεως.

Ἡ εὐστάθεια τοῦ πλοίου εἰς τὴν κατάστασιν πτήσεως πρέπει νὰ ἱκανοποιῇ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ ἄρθρου 34 τοῦ Κανονισμοῦ. Ἡ παράγραφος 1.2.2 τοῦ παρόντος Παραρτήματος δέον ὅπως ἐφαρμόζεται καὶ διὰ τὰ πλοῖα τοῦ τύπου αὐτοῦ κατ' ἀναλογίαν καὶ οἰασδήποτε προσομοιάσεις ἡλεκτρονικοῦ ὑπολογιστοῦ ἢ ὑπολογισμοὶ σχεδιάσεως πρέπει νὰ ἐπαληθεύωνται διὰ δοκιμῶν φυσικοῦ μεγέθους.

#### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΙ

Φόρτωσης ἐπιβατῶν.

1. Δι' ἕκαστον ἐπιβάτην πρέπει νὰ ὑποτίθεται ἓν βάρος 75 χιλιογράμμων ἐκτὸς ἀπὸ περιπτώσεις εἰς τὰς ὁποίας ὑπάρχει δικαιολογία μειώσεως τοῦ βάρους αὐτοῦ εἰς τὰ 60 χιλιόγραμμα. Ἐπιπροσθέτως τὸ βάρος καὶ ἡ διάταξις τῶν ἀποσκευῶν πρέπει νὰ εἶναι τοιαῦτα ὥστε νὰ ἱκανοποιῶν τὴν Ε.Ε.Π.

2. Τὸ ὕψος τοῦ κέντρου βάρους τῶν ἐπιβατῶν πρέπει νὰ ὑποτίθεται ἴσον πρὸς :

α) 1 μέτρον ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος δι' ὀρθοῦς ἐπιβάτας. Ἄν εἶναι ἀνάγκη πρέπει νὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὄψιν ἡ κυρτότης καὶ ἡ σιμότης τοῦ καταστρώματος.

β) 300 χιλιοστά ἄνωθεν τοῦ καθίσματος διὰ καθημένων ἐπιβάτας.

3. Οἱ ἐπιβάται καὶ αἱ ἀποσκευαὶ πρέπει νὰ θεωρῶνται ὅτι καταλαμβάνουν τοὺς χώρους οἱ ὁποῖοι διατίθενται εἰς αὐτοὺς ὑπὸ φυσιολογικᾶς συνθήκας.

4. Οἱ ἐπιβάται πρέπει νὰ θεωρῶνται ὅτι κατανέμονται κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ προκαλοῦν τὸν πλέον δυσμενῆ συνδυασμὸν ροπῆς ἐγκάρσιας κλίσεως λόγῳ μετακινήσεως ἐπιβατῶν καὶ ἀρχικοῦ μετακεντρικοῦ ὕψους ὁ ὁποῖος εἶναι δυνατόν νὰ ἐπιτευχθῇ εἰς τὴν πράξιν. Διὰ τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἡ πυκνότης τῶν ἐπιβατῶν ὑποτίθεται ἴση πρὸς 4 ἄτομα ἀνὰ τετραγωνικὸν μέτρον ἐπιφανείας τοῦ καταστρώματος.

Ἄρθρον Δεύτερον.

Ἀπὸ τῆς θέσεως εἰς ἐφαρμογὴν τοῦ ἀνωτέρω Κανονισμοῦ, καταργεῖται :

α) Ἡ παράγραφος 1 τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ ἐγκριθέντος διὰ τοῦ Β.Δ.550/1968 Κανονισμοῦ «περὶ τροποποιήσεως τοῦ διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 350/1966 ἐγκριθέντος Κανονισμοῦ «περὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μηχανῶν δηζελοκινήτων ἐπιβατηγῶν πλοίων».

β) Τὸ ὑπ' ἀριθ. 680/1969 Β. Διάταγμα «περὶ ἐγκρίσεως καὶ θέσεως εἰς ἐφαρμογὴν Κανονισμοῦ «περὶ τῶν ἐπιβατηγῶν ἀεροστρώμων ὀχημάτων (AIR CUSHION VEHICLES)».

Εἰς τὸν ἐπὶ τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργόν, ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 1 Ἰουνίου 1981

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΦΙΚΙΩΡΗΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ